people of Chandigarh. Sir, Pt. Nehru termed Chandigarh as the city of future. And today Chandigarh enjoys the unique distinction of being the capital of two States of Punjab and Haryana, besides being the headquarters of the Union Territory called "Chandigarh". Besides that, Sir, it is the tourist base of Himachal and houses a major defence complex. During the past ten years or so, two important satellite towns of Panchkula and Mohali have developed. But despite all this, Sir, there has been no concomitant development in the rail services. The present superfast train, that is, the Himalayan Queen caters more to the needs of Delhiwalas and people of Haryana than those of the people of Chandigarh. In view of the heavy traffic rush, the proposed new train from Amritsar to Delhi should also carry some coaches for Ambala, Chandigarh and Kalka sector as was done when the joint Shan-e-Punjab and Himalayan Queen operated a year and a half back. This would not mean much, Sir, but would provide much needed transport services to the people of Chandigarh.

Then, Sir, the total number of berths available at Chandigarh for travel to Bombay is just two in first class and four in second class. Sir, this is grossly inadequate. Surely, this is not the treatment that the people of Chandigarh deserve because even these few seats one cannot just reserve at one particular place and has to run to the city office as well as the railway station to get these booked if one family has to travel from Chandigarh to Bombay. For travel to Jammu also the capacity is grossly inadequate. So, Sir, I would suggest and plead with the hon. Minister that to assure that people of Chandigarh that they do not get stepmotherly treatment from the Indian Railways, a time-bound committee be constituted to go into the question of providing the rail services to Chandigarh as also the question of providing passenger amenities to the people. So, coaches for long-distance stations like Bombay, Bangalore, Madras, Trivandrum and even Lucknow should be attached to various trains serving Chandigarh now, and the same could be detatched at Ambala and attached to various other trains going to those places. This will greatly ameliorate the difficulties of the travelling public of Chandigarh.

Chandigarh today is not what it was in 1954 with a population of only 7,000 when it was first brought on the rail map of the country. Its importance today, Sir, cannot be underplayed. I do expect of the Railways to play their part in shaping Chandigarh according to the vision of Pt. Jawaharlal Nehru.

Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI B. SATYANARAYAN REDDY): It is 1-30 p.m. now. We will continue after lunch. So, the House is adjourned and will meet at 2-30 p.m. today.

The House then adjourned for lunch at thirty minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirtythree minutes past two of the clock. **The Deputy Chairman** in the Chair.

BUDGET (RAILWAYS) 1989-90 Contd.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we take up further discussion on the Budget (Railways), 1989-90, Shri Mirza Irshadbaig.

श्री मीर्जा इर्शादबेग (गुजरात). उपसभापति महोदया, रेल मंत्री जी ने एक सुन्दर रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका हार्दिक समर्थन करते हुए यह कहना चाहूंगा...

श्री जगेश देसाई: (महाराष्ट्र) सुन्दर या अच्छा?

श्री मीर्जा इर्शादबेग: सुन्दर कहिये, सुन्दरतर कहिये, सुन्दरतम कहिये यानी सुपरलेटिव डिग्री में हो सकता है...

उपसभापति: उत्तम मत कहिये।

श्री गुलाम रसूल मट्टू: (जम्मू और कश्मीर): सुन्दरता तो किसी और चीज के लिए कहा जाता है। जो कंटेन्ट इसके साथ जुड़ता है उसको लगाइये। महावीर

[श्री गुलाम रसूल मट्टू]

प्रसाद जी यहा बैठे हैं वह बता देंगे कौन सा शब्द सही है।

श्री मीर्जा इर्शादबेग: आपके बाजू में बैठे लोग यहां कुछ कहते हैं और उस सदन मे कुछ कहते हैं। वहां इनके साथियो ने कुछ कहा और यहा इनके साथियों ने इसका जोरदार समर्थन किया। इनमें आपस मे तालमेल तो है नहीं। इनके साथियों ने क्रिटीसाइज करते हुए जो कहा मैं समझता वह ठीक नहीं है। मंत्री जी के साथ न्याय नहीं है। रेल की कार्यक्षमता के साथ न्याय नहीं है। यह कह देना कि मध्य प्रदेश का बजट है, माधवराव सिंधिया का बजट है मैं समझता हूँ विपक्ष के कुछ लोगों की यह तथ्यहीन, तर्कहीन और आधारहीन परिभाषा या दलील कहिये, है। मान्यवर, मैं अपनी बात को आरंभ करते हुए कहना चाहता हूं कि भारतीय रेलवे एशिया की विशालतम तथा विश्व की द्वितीय सबसे बडी रेल प्रणाली है जो एकल प्रबंध के अंतर्गत संचालित होने के नाते से रेल मंत्री श्री माधवराव सिंधिया जी और श्री महावीर प्रसाद जी विश्व के सफलतम रेल मंत्री साबित हुए हैं। भारत का भी यह गौरव है और इस उपक्रम को सफलतापूर्वक, सक्षमतापूर्वक आगे बढ़ाने के लिए इन्हें धन्यवाद देता हूं तथा आशा करता हूं कि आगामी वर्ष में भी हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के दो महत्वपूर्ण आधारस्तंभ सार्वजनिक एवं निजी सेक्टर को रेल उद्यम अधिक गति प्रदान करेगा।

मान्यवर, 62000 से अधिक किलोमीटर धरती पर अपना सीना पसारे 9161 लोकोमोटिव्ज 38,000 कोचेज और 6000 के करीब गुड्स वैगन की संपत्ति से 18 लाख व्यक्तियों का रेल परिवार रोजाना 12910 से अधिक ट्रेनें दौड़ाकर 10 मिलियन पैसेंजर्स तथा 318 मिलियन टन माल की ढुलायात रोजाना करके भारतीय रेल देश की अखर सेक्टर म हैं। महोदया, देश में ही नही इरकाम के द्वारा विदेशों में भी अपना नाम उजागर हमारी रेल ने किया है जिसके लिए मैं विशेष तौर से श्री सिंधिया जी, श्री महावीर प्रसाद जी तथा रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई देता हूं।

मान्यवर, 1989-90 का रेल बजट रेल मंत्री जी ने वास्तविक आधार पर बनाया है। यात्रियों पर कोई कर लगाए बगैर 140 करोड़ रुपयों की सरप्लस अनुमानित राशि बताकर अधिक सुविधाएं तथा आधुनिकीकरण के नए आयामो को प्रचालित करना एक सक्षम तथा कुशल प्रशासन का प्रमाण देते हैं।

मान्यवर, 117 किलोमीटर नई लाइनों का काम सपूर्ण करके इस महीन के अंत तक अधिक 117 किलोमीटर लाइनें डालना तथा आगामी वर्ष में पूर्वांचल के प्रदेशों में 4 नए रेल प्रोजेक्ट डालने पर मैं उनकी सराहना करता हूं। मान्यवर, अधिक प्रोजेक्ट बनाना तथा मांग करना आसान है, किन्तु इसके लिए ससाधन जुटाना रेल मंत्री के लिए अत्यंत दुष्कर है। सातवीं योजना मे ट्रंक रिन्यूवल 19000 किलोमीटर में से शेष कार्यों को 8वीं योजना के अंत मे संपूर्ण करने का निर्धारण अभिनंदनीय है। किन्तु ऐसे 26 नए प्रोजेक्ट के लिए 1781 करोड़ तथा नया आमान परिवर्तन के लिए 442 करोड़ रुपए जुटाने पड़ेंगे। इस वर्ष पैसेंजर्स की सुविधाओं के लिए भी पिछले वर्ष से 30 प्रतिशत अधिक यानि 25 करोड़ रुपए का प्रावधान रेलवे ने किया है। रेलवे स्लीपर कोच बढ़ाने तथा रेल कर्मचारियों को सुविधा देने के लिए पिछले वर्ष जहां 47 करोड़ रुपए रखे गए थे उसकी अपेक्षा इस वर्ष 65 करोड़ रुपया खर्च करने का प्रावधान है।

मान्यवर, डिफेंस सेक्टर में अधिक तेजी से काम करना है और यातायात को अधिक बढ़ाना है। किन्तु रेल इतने संसाधन अपने ही स्रोतों से जोड़ तोड़कर बनाती है।

मान्यवर, इंडियन रेलवे के वार्किंग ऐक्सपेंसेज 7373 करोड़ हैं जिसमें भी 698 करोड़ की बढ़ोत्तरी हुई है। मान्यवर, डिवीडेंड लायेबिलिटी 805 करोड़ की जाने जा रहे हैं जो नेट रेवेन्यु इनकम से पर्याप्त नहीं हो पाएगी। किन्तु मालभाड़े की वृद्धि से 374 करोड़ की आय बढ़ाना तथा जनरल रिजर्व फंड कंट्रीब्यूशन में 1500 से 1715 करोड़ बढ़ाना, पैंशन एड मे 550 से 700 करोड़ करना यह सब एक सक्षम वित्तीय मैनेजमेंट के दृष्टांत होते हुए भी देश का विकास जनता की मांग तथा हकीकतों को स्वीकार करने से रेल जाल के अधिक विस्तृतीकरण को सापेक्ष मर्यादित समय में पूर्ण करना असंभव है विशेषकर वर्तमान संसाधनों की दशा में।

मान्यवर, रेल एक उद्यम ही नहीं है, किन्तु जनता को याता सुविधाएं प्रदान करने का एक मुख्य साधन भी है। किन्तु पैसेजर भाड़े से रेवेन्यु आय में कोई बढ़ोत्तरी नहीं होती। एक सर्वेक्षण के अनुसार 1987-88 वर्ष में रेल को पैसेंजर्स कोच सर्विस से 1470 करोड़ रुपए का घाटा हुआ जिसमे 147 करोड़ का घाटा सबर्बन पैसेजर सर्विस से हुआ।

मान्यवर, ऐसा घाटा एक पब्लिक सर्विस ऑब्लीगेशन के स्वरूप में समझना चाहिए मैं आपके माध्यम से

यह निवेदन करना चाहूंगा, सुझाव देना चाहूंगा कि प्लानिंग कमीशन को चाहिए कि ऐसे घाटे को रेल को मुआवजे के स्वरूप में वापस करे यह सिर्फ यात्री ट्रेनों के कंस्ट्रक्टिव वर्क के लिए प्रोफिटेबल नहीं हो सकता किन्तु यात्री सुविधा उपलब्ध कराने हेतु इसका विनिमान करना होतो इसका तमाम खर्च प्लानिंग कमीशन अलग अनुमानित करके रेलवे को दे। मैं उजागर करना चाहूगा कि यू.के. ब्रिटेन वगैरह देश में यह व्यवस्था आज भी उपलब्ध है। पिछले वर्ष ही ब्रिटेन ने 803.8 मिलियन डालर रेलवे को पब्लिक सर्विस आब्लीगेशन ग्रांट के स्वरूप में दिये हैं अन्यथा आगामी 100 वर्षों में भी समग्र देश को रेल से जोड़ नहीं पायेंगे।

कई बातें हम को बतायी जाती है कि इस कारण इस क्षेत्र में यह फायदेमंद नहीं है। हो सकता है लेकिन देश के यात्रियों को एक सिरे तक जोड़ने के लिए कम से कम हम को यह आब्लीगेशन उठाना पड़ेगा। इसलिए मैं यह चाहता हूं कि फाइनेस मिनिस्ट्री और प्लानिंग कमीशन इस बात की ओर अपनी तवज्जो दे इसको एक आब्लीगेशन समझते हुए इस पर अधिक मुआवजा देने की कोशिश करे।

सिंधिया जी और महावीर जी को मैं बहुत-बहुत हार्दिक बधाई देना चाहूंगा। मैं जहां से आता हूं वहां पर एक जमाने में बड़ा आंदोलन हुआ था मुडासा रेल लाइन के लिए। हमारी बड़ी मिन्नत करने के बाद इन्होंने हमारे इस प्रस्ताव को स्वीकार किया है और इस बार इन्होंने तीन करोड़ की राशि दी है। कन्वर्जन के लिए दो करोड़ दिये हैं और एक करोड़ उन्होंने कपडवंज से मुडासा के लिए दिया है जो नयी रेल लाइन है। मैं मुडासा की जनता की ओर से धन्यवाद देता हूं, उस क्षेत्र के तमाम लोगों की तरफ से और हमारे गुजरात के माननीय सदस्यों की ओर से और गुजरात सरकार की ओर से उनको अभिनन्दन देता हूं कि उन्होंने एक सही प्रोजेक्ट पर इस पैसे को जुटाया। समग्र जो प्रोजेक्ट है नडियाड-कपडवंज-मुडासा यह 30 करोड़ रुपये का है। रेल मंत्री जी ने 44.64 किलोमीटर नडियाड-कपडवंज गेज कन्वर्जन के लिए दो करोड़ दिया है और कपडवंज-मुडासा जो 60.50 किलोमीटर की नयी रेलवे लाइन है उसके लिए एक करोड़ दिया है। मैं उनसे पूछना चाहूंगा कि क्या यह पर्याप्त राशि है? क्योंकि इसके किलोमीटर को देखते हुए ट्रैक रेनुअल के लिए एक किलोमीटर का खर्च पर-किलोमीटर जो आता है 15 से 20 लाख रुपये आता है। नयी रेलवे लाइन का खर्च पर-किलोमीटर एक करोड़ के करीब आता है। हमारा जो पिछड़े इलाके का प्रोजेस्ट है क्या इस धनराशि से पूर्ण हो सकेगा? अगर आंकड़ों के मायाजाल में देखे तो मैं समझता हूँ ज्यादा समय लग जायेगा। लेकिन फिर भी जो कुछ इन्होंने दिया है वह फूल न सही फूल की पंखुडी समझ कर स्वागत करता हूं और मैं उनसे खास विनती करता हूं आपके माध्यम से कि इस प्रोजेक्ट पर जो काम स्थगित हो गया है फोरन उस पर काम शुरू कराया जाये। जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी पूरा कराने की कोशिश करें ताकि यह जो पिछड़ा इलाका है वह अन्य राज्यों के साथ जुड़ सके।

मैं एक और बधाई देना चाहता हूं कि रेलवे ने राजभाषा के लिए जो संसद ने पारित किया है उसका सबसे अच्छा क्रियान्वयन इस देश में किया है। यह गलत प्रचार कुछ लोगों की तरफ से किया जा रहा है कि दक्षिण में इसके लिए कुछ नहीं हो रहा है। दक्षिण में भी इतने अच्छे ढंग से इसका क्रियान्वयन होता जा रहा है कि किसी को दिक्कत नहीं है। इसके लिए रेल मंत्री जी को, उनके तमाम स्टाफ को और छोटे-छोटे कर्मचारियों को बधाई देना चाहूंगा।

एक ऐतिहासिक कदम जो रेल मंत्री जी ने, रेल मंत्रालय ने उठाया है उसके लिए बधाई देना चाहूंगा। आजतक ब्रिटिश जो छोड़ कर गये थे रेल कानून वह रेल कानून अभी तक चल रहा था लेकिन रेल मंत्री जी की अध्यक्षता में एक नयी जो संसदीय समिति बनी है उसने पूरी-पूरी सब चीजें देखी हैं। रेल का नया कानून लाने के लिए ड्राफ्ट रिपोर्ट संसद में प्रस्तुत की है मैं इसके लिए बधाई देता हूं।

गुजरात की दो-चार ट्रेनो के बारे में कह कर मैं अपनी बात खत्म करूंगा।

माननीया, रेल कर्मचारियों के संबंध में मैं दो-तीन सुझाव देना चाहूंगा और मेरा पहला सुझाव यह है कि स्कील्ड परसोनल को प्रत्येक पांच वर्ष की सर्विस के पश्चात चार सप्ताह का एक रिफ्रेशर कोर्स अनिवार्य करना चाहिये जिससे वह आधुनिक तकनीक से अभ्यस्त हो सके। दूसरा सुझाव यह है कि जिन कर्मचारियों से अपनी समग्र सर्विस मे अकस्मात नहीं किया हो ऐसे चालकों का अपनी सर्विस के पश्चात प्रमाणपत्र मेडल तथा 5000 रु० का पुरस्कार देना चाहिये तथा अपने निवास के रेलवे स्टेशन पर फ्री एन्ट्री पास देना चाहिए, यह मैं मांग करता हूं। इसके अलावा रनिंग लोकोमोटिव स्टाफ यदि कोई इंक्वायरी के लिये जाते हैं तब उन्हें ऐवरेज [illegible] मीटर से भत्ता दिया जाता है जो उनके दैनिक भत्ते से कम होता है जिसका असर जांच पर पड़ता है, इसका निवारण करना आवश्यक है। सुपर फास्ट गाड़ियों पर 15 वर्षीय अनुभवी ड्राइवर को नियुक्ति करना चाहिए जिससे

[श्री मिर्जा इर्शादबेग

अकस्मात निवारण हो सके तथा सिनिआरिटी के हिसाब से उसको उसका वित्तीय लाभ भी मिल सके। कामगारों के युनिफार्म प्रतिवर्ष रेगुलर दिये जायें तथा उनके फिटिंग का ख्याल रखा जाय। दोनों मंत्रीगण स्मार्ट दिखते हैं, उनके कर्मचारी भी स्मार्ट दिखने चाहिए, इसलिए उनकी फिटिंग पर भी ध्यान दिया जाय।

स्टेशनों पर जो पोर्टर्स काम करते हैं उनके काम के लिए कोई कानून नहीं है, उनकी नौकरी के लिए कानून नहीं है। मैं चाहता हूं कि उनके लिए भी कोई प्रावधान किया जाय। आप अहमदाबाद मे पश्चिम रेलवे का दफतर नहीं दे सकते हैं तो अहमदाबाद को अलग डिवीजन आप घोषित करे, यह मैं जोरदार मांग करता हूं। गांधीधाम को अजमेर डिवीजन से निकालकर राजकोट-बडोदा के साथ सबंद्ध करने की मैं मांग करता हू। सर्वोदय एक्सप्रैस को अहमदाबाद-दिल्ली दौड़ाये तथा उसमें अधिक दो डिब्बे भी जोड़े जा सकते हैं, भले ही उसको निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन से स्टार्ट किया जाय तो यह किया जाना चाहिए। 15 अप्रैल से 15 जुलाई तथा 15 अक्तूबर से 15 दिसम्बर तक जो पीक सेशन होता है उसमें इसको रोजाना दौड़ाया जाय। अहमदाबाद बम्बई के बीच में कम से कम एक अधिक ट्रेन की आवश्यकता है। इसको वे जरूर पूरा करेंगे। तिवेन्द्रम-हैदराबाद तथा भोपाल — भोपाल से आप भी महोदया संबंधित हैं, इसलिए आप भी समर्थन करेंगी।

उपसभापति: बम्बई से संबंधित हूं।

श्री मीर्जा इर्शादबेग: भोपाल से संबद्ध नहीं हैं, ऐसा आप नहीं कह सकती हैं। वैसे तो पूरे देश से जुड़ी हैं, लेकिन भोपाल से आपका संबंध रहा है। तिवेन्द्रम-हैदराबाद तथा भोपाल से राजकोट को जो आपने जोड़ा है इसको जामनगर और हापा तक बढ़ाने की मैं मांग करता हूं।

मैं यह भी मांग करता हूं कि सूखे के कारण जो ट्रेनें बंद कर दी गई थी उनको फिर से चालू किया जाना चाहिए। आपने ऐसी 13 ट्रेनें ग्रालू कर दी हैं, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। लेकिन पाटण-काकोसी तथा हारिद-पाटण तथा अन्य छोटी गाड़ियों को शीघ्र चालू करने की मैं मांग करता हूं। भूत से नालिया ट्रेन को जखौ जो बंदर है, इसके विकास के लिए इसे जखौ तक बढ़ाने की मैं माग करता हूं जो सिर्फ 34 किलोमीटर है।

उपसभापति: इतना मांगिये कि वह मिल जाय।

श्री मीर्जा इर्शादबेग: जरूर मिलेगा। श्री महाबीर प्रसाद जी और श्री सिंधिया जी की सक्षमता पर मुझे पूरा संतोष है। बान्द्रा, बम्बई, जहां से आप आती हैं और आप ट्रेन से भी सफर करती होंगी, अगर आपको सीधे ट्रेन मिल जाय जो आपको भी सुविधा होगी। अब बान्द्रा टरमिनल चालू होने जा रहा है और इसके चालू होने के बाद बम्बई-गांधीधाम नई रेलवे ट्रेन चालू करने की मैं मांग करता हू। गांधीधाम-भूंज सिर्फ 55 किलोमीटर है, इसको ब्रोडगेज करने की मै माग करता हूं। एक सुझाव मैं यह भी देना चाहता हूं कि अभी नया समर का टाइमटेबल आपने बनाया है जिसमें आप एक नई ट्रेन भावनगर-अहमदाबाद देने जा रहे हैं। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि इस ट्रेन का नाम शत्रुंजय एक्सप्रेस कर दिया जाय। वहां पर शत्रुंजय पहाड़ है और वह एक धार्मिक स्थल भी है, इस वास्ते यह नाम उपयुक्त रहेगा।

आखिरी बात कहकर मैं समाप्त करना चाहता हूं। इस सदन में भी इसकी चर्चा हुई है। हमारे यहां टेक्सटाइल कामगार 35 हजार के करीब बेकार हैं। उनके बारे में केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार ने और अन्य डिपार्टमेन्ट्स ने भी घोषित किया है कि उनके लिए नये उपक्रम इन क्षेत्रों मे खोले जायें। आप जानते हैं कि एक कोच फैक्टरी गुजरात के लिए मंजूर की गई थी, श्री जगेश भाई भी उसका समर्थन करेंगे, दोह में, पंचमाल• जिले में वह खोली जानी थी, लेकिन पंजाब को अधिक लाभान्वित करने के लिए, वह वहां पर दी गई। मैं इस बात से तो संतुष्ट हूं कि अगर देश के किसी भाग का विकास होता है तो मैं उसका समर्थन करता हूं।

लेकिन क्योंकि यह केन्द्रीय सरकार ने भी सुझाव दिया है इसलिये मैं यह मांग करता हूं कि गुजरात के लिये नई प्लानिंग जब करें तो उसे वहां पर नई कोच फैक्टरी देने की भी व्यवस्था करें। बांसल जी यहां पर बैठे हुए हैं चंडीगढ़ को भी देना है तो उनको भी अधिक सहूलियते देने की कोशिश करें। मान्यवर, मैं इतने सुंदर बजट को प्रस्तुत करने के लिये फिर से आपके माध्यम से श्री माधवराव सिंधिया और श्री महावीर प्रसाद जी, उनकी सक्षम ब्युरोक्रेसी और तमाम छोटे छोटे कर्मचारी और मजदूरों को हार्दिक बधाई देता हू। महोदया, इस बजट का समर्थन करते हुए आपने जो मुझे बोलने का अधिक समय दिया इसके लिये आपका आभार प्रकट करता हूं।

श्री शांती त्यागी (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदया, इसके पेश्तर भी जब पिछले वर्ष रेल बजट आया था तो मैं ने माधव राव सिंधिया जी को बधाई दी थी। देश में, चाहे वे किसी भी पार्टी के लोग

हों वे सब इस बात को मानते हैं कि मौजूदा शासन में रेल के जो मंत्री हैं वे बहुत बुद्धिमान हैं और बहुत कर्मठ हैं। उनके कुशल नेतृत्व में इस उद्योग का संचालन भलीभांति हो रहा है। जो उत्तर प्रदेश के लोग हैं उनके लिए खुशी की बात यह है कि एक समय जो हमारे उत्तर प्रदेश कांग्रेस कमेटी के अध्यक्ष थे, श्री महावीर प्रसाद जी वे आज रेल मंत्री बनकर यहां बैठे हुए हैं। मैडम, कांग्रेस के बारे में जब मैं उस समय उनसे कोई बात कहता था तो कई बातों को वे नहीं मानते थे। लेकिन आज मैं उनसे विनती करूंगा कि वे इन चंद बातों पर अवश्य विचार करें। महोदया, मैं 1989-90 के इस रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदया, ब्रिटिश हुकूमत ने जब रेल का कारोबार शुरू किया था तो एक हिस्टोरियन ने लिखा है कि न तो वह देश के विकास के लिये किया था और न देश की अंखडता के लिये किया था। यह उन्होंने इसलिए किया था कि अगर कंपनी के खिलाफ कहीं पर कोई बगावत का झंडा बुलंद हो जाय, देश के किसी भी कोने मे, तो उस वक्त फौजों को आनन-फानन वहां भेजा जा सके और उस बगावत को कुचला जा सके। इसलिये उन्होंने रेल उद्योग की नींव यहां रखी। आज आजाद भारत में इस उद्योग का अपना एक अलग महत्व है। इसका उद्देश्य है देश के विकास मे सहायता करना, देश के इन्टीग्रेशन को मजबूत करना, उसके डिफेंस में हाथ बंटाना। यह बजट जो मंत्री महोदय ने रखा है इसमें इन उद्देश्यों की पूर्ति होती है और इसके लिये मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हू

मैडम, हमारे मित्र बैठे हुए हैं अपोजीशन के। बड़े योग्य आदमी हैं, बहुत पढ़े लिखे हैं और उनके पीछे मार्क्सिस्ट पार्टी के मेबर हैं। महोदया, मैं खुद भी लेफ्टिस्ट मूवमेंट मे रहा हू। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि यात्री मे जो वृद्धि नहीं की गई है इसकी भी आप सराहना क्यों नहीं करते? यह भी आपको बुरा लगता है। जो यह सरप्लस बजट हो गया है, जनरल रेवेन्यू में 638.31 करोड़ की अदायगी के बाद जो 48.29 करोड़ रुपये बच गये इसकी भी आप सराहना नहीं करते। इसमे कौन सा जोर आपको पड़ रहा है। तीसरी बात जो मैं कह रहा हूं वह यह है क यात्रियों को एमेनिटिज और सुविधायें देने के लिये इस वर्ष बजट मे जो 25 करोड़ रुपये श्री माधव राव सिंधिया और महावीर प्रसाद जी ने रखे हैं इसमें उन्होंने कौन सा बुरा काम किया है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि पिछले तीन सालों मे 27 प्रतिशत इजाफा गुडस ट्रैफिक मे हुआ है और 19 प्रतिशत की वृद्धि पैसेंजर मे हुई है। इसकी तो आपको कद्र करनी चाहिये। यह जो उद्योग है यह तेजी से आगे बढ़ रहा है। लेकिन यह भी आप नहीं करते। माडर्नाइज़ेशन की स्कीम्स हैं, कंप्यूटराइजेशन की बात है और इसमें नई नई रेल लाइनों के लिये प्राविजन्स हैं। लेकिन आपने एक बात पकड़ ली। विरोधी पक्ष के मित्र कहते हैं कि आपने रेल यात्री किराया इसलिए नहीं बढ़ाया क्योंकि प्रधानमत्री जी ने कहा है कि इस साल के अंत में चुनाव होने वाले है। यह आपने किराया इसलिए नहीं बढ़ाया कि कहीं आपका वोटर भाग न जाए। मैं यह कहता हूं कि यह वोटर भागने वाला नहीं है चाहे किराया बढ़ाओं या नहीं बढ़ाओ। इस वोटर को तो कांग्रेस पार्टी पर पूरा विश्वास है यह तो कांग्रेस के झण्डे को ऊपर उठायेगा, राजीव गांधी की जय बोलेगा, रेल मंत्री की जय बोलेगा, इसी तरह से कारोबार चलेगा। जहां तक विरोधी दलों का प्रश्न है यह दल 1930 में जहां खड़े थे आज भी 1989-90 में वहीं पर खड़े हुए हैं। मैं आपके माध्यम से इन से यह बात कहना चाहता हूं कि कम से कम सरकार या कांग्रेस पार्टी कोई अच्छा काम करे तो तालियां बजा कर इस्तकबाल करो (व्यवधान) और अगर बुरा काम करेतो झण्डे ले कर बोट क्लब पर आ जाओ। कुछ काम तो करे। सरकार अच्छा काम करे तो भी आप बोट क्लब पर बैठ जाते हो अगर कोई गलती करे तो भी बोट क्लब पर बैठ जाते हो। इसीलिए लोग आपको कंडम कर देते हैं। यह मैं स्पष्ट कह रहा हूं। आदरणीया, महावीर प्रसाद जी को मैंने वे बातें कही हैं जिनकी देश के अखबारात ने साधारण जनता ने अच्छे भले लोगों ने तारीफ की है। अब मैं दो-एक बातें कहना चाहता हूं। आपने 65 साल के बुजुर्गों के लिए यात्रियों के लिए कुछ और श्रेणियों के लिए कनसेशन की घोषणा की है और यह कहा है कि 500 किलोमीटर से ऊपर की यात्रा पर किराये में 25 परसेंट की छूट मिलेगी। मंत्री जी 65 साल से ऊपर का बूढ़ा 500 किलोमीटर कहां जा रहा है? गाँव का आदमी, 65 साल का, शादी में जाएगा मेरठ से ज्यादा से ज्यादा इटावा पहुंचेगा और इटावा से चलेगा तो बुलदशहर आ जाएगा। यह कहां की बात आप सोच रहे हैं? मेरी मांग यह है कि यह जो आपने 500 किलोमीटर की सीमा रखी है इसको आप समाप्त कर दीजिये। 500 किलोमीटर को आप बिल्कुल नफी कर दो, काट दो। दूसरी बात यह है कि आप बूढ़े की परिभाषा करो। फर्ज़ करो गाँव का बूढ़ा आदमी स्टेशन पर टिकट लेने जाएगा तो यह कैसे साबित होगा कि उसकी आयु 65 वर्ष है। मैं खेती करने वाला हूं, ग्रेजुयेट भी हू। हमार मां बाप पढ़े लिखे नहीं थे लेकिन घर के दूसरे बाद मे पढ गये।

[श्री शांति त्यागी]

मेडम, मुझे अपनी जन्म तिथि याद नहीं है। कभी कोई लिख दूं कभी कोई लिख दू। मैं यह पूछता हूं कि कौन यह सर्टिफाई करेगा? नतीजा यह होगा कि विंडो पर उम्र पूछने के चक्कर में कई दफा गाड़ी भी छूट जाएगी और टिकट नहीं मिलेगा। यह सब होने वाला है इसलिए आप यह स्पष्ट कीजिये कि उम्र की तसदीक कौन करेगा? दूसरा मेरा कहना यह है कि कम से कम आप आयु सीमा 65 से 55 कर लो और यह जो पाच सौ किलोमीटर की सीलिंग आपने रखी है इसको खत्म कर दो। यह मेरी बात आप कृपा कर के मान लो। यह बात मैं वोट के लिए नहीं कह रहा हूं वोट तो आपके हैं ही मगर देश की साधारण जनता के लिए जिनको आपसे बहुत सी आकांक्षाएं हैं, राजीव गांधी जी से बहुत सी आकांक्षाएं हैं। उन आकांक्षाओं की पूर्ति के लिए आवश्यक है कि ज्यादा काम आप साधारण जनता के लिए ही करें। ए०सी० में बैठने वालों के लिए, वायुयान में बैठने वालों के लिए चिंता छोड़ दो। ए०सी० फर्स्ट क्लास, ए०सी० सेकेंड क्लास, दुनियां भर की जो ए०सीज़ हैं यह अपनी जगह चलती रहेंगी लेकिन आप जो सेकेंड क्लास के यात्री है उनको अधिक से अधिक सुविधाएं जुटाने के लिए प्रयत्न करें, सुविधाएं दें। अच्छा होगा किलोमीटर की सीमा को आप कम कर दें, उम्र की सीमा को आप कम कर दें मैं यह कह रहा हू कि माननीय महावीर प्रसाद जी यू०पी० के हैं, वैसे वे सारे देश के मंत्री है लेकिन अपने वतन से अपने देश से हमें प्यार है, इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता। कम से कम उत्तर प्रदेश के आप हो आप पश्चिमी उत्तर प्रदेश में भी गये है आप अध्यक्ष रहे हैं और लम्बे चौड़े दौर किये है आपने देखा होगा कि यू०पी० कितना पिछड़ गया है। 12 करोड़ की आबादी इस प्रदेशकी है इसमे रेल लाइनों की जरूरत है जब आपके पास पैसे हो तब बनाइयेगा मगर मेरठ की दो तीन मांगें मैं आपके सामने रखना चाहता हू वह कृपा कर के आप नोट कर ले इसमें आपका पैसा भी खर्च नहीं होगा। पहली बात तो यह है कि मेरठ दिल्ली के बीच कोई नान स्टाप गाड़ी चला दे। नान स्टाप कह रहा हूं। एक सगम एक्सप्रेस है जो मेरठ से इलाहाबाद जाती है, इसमे सेकेण्ड ए सी. स्लीपर का एक कोच लगा दें। दूसरा मेरठ कैन्ट में टिकट रिजर्वेशन सेंटर बना दें अभी स्टेशन में है। एक बे पैसे की बात और है कि काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस को माननीय मत्री जी डाइवर्ट कर दें वाया मेरठ। देखे कितनी बड़ी बात करगे। वह गाड़ी मेरठ के तमाम अचल के लोगों को बनारस भी पहुंचाएगी और लखनऊ भी पहुंचाएगी। लखनऊ के लिए दिन में इस अंचल से कोइ ट्रेन नहीं है।

उपसभापति महोदया, अपने मुझे तमाम टाइम दिया बहुत आपकी मेहरबानी और मंत्री जी को बहुत शुक्रिया कि बढ़िया बजट पेश किया। कुछ बातें मैंने मेरठ और पश्चिमी यू०पी० के बाते मे कहीं इनको आप पूरा कर दें। धन्यवाद।

3.00 P.M.

SHRI SANTOSH KUMAR SAHU (Orissa): Madam Deputy Chairman, at the beginning, I would like to say that if we analyse the Railway Budget, till 1980, it will be seen that the freight originating traffic was stagnant and sluggish. Now it has come into limelight. Specially we have seen that in the beginning of the 7th Five Year Plan, since 1987-88, it has shown some signs of healthy progress. There is no denying the fact that this year because of the unprecedented flood and drought, as the Minister has told in his speech, there is some retardation in the progress. Yet we have reached the figure of 318 million, which is 5 million more than the target. It is something very much heartening that at the beginning of the 7th Five Year Plan if we see the track renewal position it was a very high figure, 19000 kms. Many of the Members had apprehensions in this House. Now, fortunately, some progress has been made and the Minister has promised in his speech that by the end of the 8th Five Year Plan, the renewal of the railway track will be almost complete We have been pointing out in this House and in the other House that because of the past mistakes of the management of the railways there has been a heavy dependence on the old tracks. This has heavily retarded our progress in the direction of new lines in our country. I fundamentally agree with what the Minister has said that transport is vitally interlinked with the economic progress of our country. But otherwise also it is linked with the under-development and backwardness of different regions, in which the railways are not yet properly developed. I have been telling in this House again and again every year

that excepting for developing and strengthening the pre-colonial old metropolitan cities and economic centres, we have not gone beyond that.

So the backward regions are suffering and experiencing terrible anger and anguish. It is impossible that the backward regions can grow without the improvement construction and of railway lines. But, unfortunately, if we analyse the old history, how many new lines have come up there? It is a very pathetic figure. Even ten per cent of new railway lines have not come up during the last forty years. Again I would like to say that in his speech there is no mention of maintenance and repair of bridges. Some of bridges have been very old. That part has been an omission. We know about the very tragic accidents which have occurred in Kerala. There were reports that the bridge was very weak. It is necessary that the condition of all the major bridges must be looked into with proper care.

There are many good things in the railway budget. The Railways are trying to increase there internal resources from the Railways Finance Corporation. It has depended less on the other revenues. At the same time, I would like to tell the House that, in a short span of time, the backward regions like Orissa and other places, have suffered in the matter of getting railways. I would lie to point out how it has happened. Never in the history of Railways, six trains were closed in a short span of time. These trains were carrying the passengers of Orissa. They are. Puri-Howrash Passanger, Puri Tirupathi Express, Janata Express, Puri-Asansol Passenger and the Link Express, Suppose each train was carrying 1200 passengers. Then it is roughly 10000 passengers who have suffered. Nearly 10,000 passengers have been put to trouble It is due to the callous attitude of the railway authorities I will humbly ask the Railway Minister to look into it. They have given only two trains. One is Dhauli Express and the other is Hirakhand Express. They can carry only one-fourth of the passengers. Can such negligence and such callouness be expected at the hands of the Railways for the travelling public? Do you know that the Railways are carrying a social burden? It is a public utility concern. They must look to the needs and comforts of the passengers. They have stopped six trains which were carrying daily 10000 passengers in a short span of time. Who has done it? It might have been done due to an act of terrible negligence. The Orissa Legislative Assembly unanimously passed a resolution last year against the railway's callousness. I ask the hon. Minister to have more care and regard for the people of Orissa.

Comming to my next point, I will ask the hon. Minister to find it out from the records. There is one major port in Orissa. It is the Paradip Port The SAIL, Steel Authority of India, wanted to import coal and to bring it to Paradip Port. But the Railways have not given wagons to them. Instead they have written that they should divert their import to other ports. What is this? This is deliberately neglecting one major port of the State and trying to sabotage it. I would like to ask the hon. Minister to look into this matter. It is a serious charge. Not only that. I will humbly say that the industries in Orissa suffer. I will give two examples. There is coal in Talchar. But the wagons are not supplied to the industries for bringing the coal produced in Talchar. There is the Chowduar Paper Mills. There are other industrial units which are coming up there. They always say that there is shortage of wagons. But don't they supply wagons to other States. You supply wagons to Raniganj for supplying coal to the local industrial units? This is the type of partial *ad-hoc*approach, negligent approach that the Railways are having.

I will tell you another very important thing. Railways have a responsibility for national integration. Iron Ore is available in plenty in the eastern zone of India,

[Shri Santosh Kumar Saha]

whether it is Bengal or Bihar or Orissa. The steel mills are located there. The price thoughout India is the same. That is called F.O.R. price of steel. I welcome it. Atthesame time, when we bring in cotton and other things, then there is no F.O.R. price from the west to the east. Who suffer. The industries located in the eastern part of the country suffer. At what cost? Can't the Railway people follow a freight equalisation policy? That will bring about more national integration. That will also seem more reasonable. That will bring more national income. I say that these are the seeds of discontent which are burning in the hearts of the people of Orissa.

I would like to tell you another point. It is also a case of great negligence. There is one Additional General Manager at Bombay who looks after the interests of State of Gujarat in the Indian Railways. But there is no person who looks after the interests of the Orissa State on the Indian Railways. That is why, in the Lok Sabha, many of our friends have demanded that in order to strengthen the Railway office there must be some sort of Zonal office in Orissa. They must look after the interests of the State. Then only the people will not suffer, they will not be seething with discontent. Madam, it is rightly pointed out that we have no finances to take up new lines. But, why is this South Korean project which has come to develop the Gandhamadan mines, the largest iron-ore mine in the whole of the world, connecting it to Banspani, Jagpura and to Paradip pending for so much time? The South Koreans have given the offer to develop these mines. But this railwayline is pending for a long time. Of course, the Railways might say that it dpendens on the other Ministers also. But it is their responsibility to see that it is expendited so that one of the richest zones of the world will be open to export, will be open to new industries and will give a new life to the people of this backward region. This is very fundamental Of course, the reply might be that we are trying to develop something of the Talcher-Sambalpur line. But, Madam, in South Arabia, we have done the project in a record time. We have done 10 KMs per month which is a record. But, this particular line is pending for the last 10 years. What have we done up till now? And for project in Orissa, the NALCO is the main contributor. Without NALCO, probably that would not have come up, and the railwayline in Koraput would not have come. NALCO is giving 50 per cent of the cost of the new railwayline. They are ready to contribute for it. That is why, Madam, I tell once again that it is very fundamental. This type of lopsided attitude, lopsided looking should not be there. We must look as a whole and bring national development and economic development in the backward region. (*Time bell rings*) Madam, I would like to mention two or three points.

Madam, I have been telling that there is always a policy of the Railways to connect the national capital Delhi with the State capitals with super express trains. But there is a train called 'Neelachal Express'. Whether it is express or super-express, let the hon. Minister tell me. How many hours does it take? And the timings have been changed. Who has been consulted? Do you think that the people's representatives have no voice in this? And there is no Railway Advisory Committee. They are not meeting for the last three years. Why is it that this sort of things are going on in the Railways? Don't you think that before the timings are changed, the convenience of the passengers is taken into consideration? The train leaves in the night at 11.30 or 11.40. And in the 2nd class 3-tier coaches, which cater to the bulk of the passengers, no railway staff is seen and the passengers find it difficult to locate their reservations. And the train reaches at 3.30 or 4 in the morning. Don't you think that there should be convenient timings?

Then, Madam, I come to the other point. For the last 40 years, there are two

narrow-gauge lines in Orissa. One runs in my district. That is Rupsa-Bangriposi-*via* Baripada line. There is another one in Parlakimindi. For the last 40 years, we have not seen any development. Whenever we say about thisconversion into broad gauge, they say that economically it is not viable. What is this viability? Anywhere else, if you connect the railwayline, it will be viable but not here? There is a rich mineral potential. There are rich forest resources. So, this is just an eye-wash. It is high time this neglect must not be exploded. People are already seething with discontent. The Assembly has passed a unanimous resolution. If you do not heed to this, it will create not integration but dis-integration. It will help disintegrating forces to grow in the country. It will create terrible problems. That is why I say that the Railways must look into this aspect of giving justice to the backward regions.

Madam, no doubt, we have made a good beginning. I must praise Mr. Scindia who is a dynamic Minister. He has tried to bring in something new—the Railway Finance Corporation and other things. He must see that such funds are also utilised for the backward regions and not to the richer areas alone; the richer grounds must not be richer and thus come to a point of stagnancy. They thought that Rupsa-Baripada Bangriposi railwayline will not be viable. But we know that in the coming years, the transport load between Jamshedpur and Kharagpur will be so much that if they divert it to Baripura and Bangriposi and connect it to Poksara, it will be a far more viable line. The Railways must look to the future. They must have a perspective plan. They must look into the backward regions and if that is not done, people will be seething with discontent. Madam, definitely we are here to congratulate the Minister, the railway workmen and the officials who are there for the achievements they have made and for their sincerity to achieve these things. But at the same time, I would like to point out that we cannot go on with such lopsided view, neglecting the backward regions of the country. Madam, it is also a good thing that in the Budget, the Minister said that the second class sleeper coaches must have cushions.

We must look to the comforts of the people. Water supply must be there. The trains must have water supply at every junction. That is how the common man can travel in comfort. The cost of tickets has gone up in the past. Already a freight hike has been proposed in the Budget. The Railway Board Chairman has said that a freight hike of 15 per cent in non-essential goods like cement and coal will lead to a Rs.3.70 increase in the per quintal price of coal and Rs. 3.90 increase in a 50 kg bag of cement. Madam, this year is being celebrated as the house-building year. With the abolition of the levy in the Budget, but with the railway increasing the freight, there will be a cascading effect. We will have to look into that. This will give a serious setback to the house-building activity. In this international house building year will it not affect the house building activity, let us search our hearts and tell. So, I think these things will have to be looked into.

And, then, lastly Madam, I come to railway electrification. Everywhere in the country, except in my region, my State, there is not a single kilometre of electrification done this year..Electrification is a sign of progress. Why has the south-eastern region suffered from a lack of electrification programme? The Calcutta-Madras route must be electrified at all costs so that speedier trains are possible

Lastly, I appeal to the Railway Minister to see that a real super-express train like Rajdhani or Shatabdi Express come between Delhi and Bhubaneswar, which you have given to other States. If this is not done, the people will naturally raise their voice about it.

With these words, Madam, I suppo the Railway Budget.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri K. G. Maheswarappa.

SHRI K. G. MAHESWARAPPA (Karanataka): Madam, Deputy Chairman.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have 25 minutes.

SHRI K. G. MAHESWARAPPA: Madam, kindly give me a little more accommodation. I request for a little more accommodation because I come from a State which has been most neglected by the Railway Minister.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Which State?

SHRI K. G. MAHESWARAPPA: Karnataka. So, I may be given more time.

SHRI DIPEN GHOSH (West Bengal): And another thing. No train reaches that State in time and the Speaker is always...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I want the train of our House to reach on time and for that I need the help of all the Members.

SHRI DIPEN GHOSH: These days no train reaches on time.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You see, making five minutes into ten is easy. But making twentyfive minues into fifty is impossible. So, you kindly confine yourself into 25 minutes.

SHRI K. G. MAHESWARAPPA: Madam, regarding performance of the railways my submission is that there is stagnation and stagnation still continues. If I may given some figures, the network has remained stagnant at 61,000 root kilometres, and frieght of the order of 9 lakh tonnes ever since 1980-81, as the cut-out year. The average rate per passenger kilometre in paise has gone up from 3.97 in 1980-81 to 7.06 paise in 1987-88, a jump of 100 per cent in only seven years. The increase in the average rate per ton kilometres of the goods traffic is even more. From an average of 10.05 paise in 1980-81, the freight charge has gone up per ton kilometre in 1987-88. The impact of this on inflating the prices of commodities and in the process of pushing up the cost of living of the ordinary people can well be imagined. So, when the Railway Minister keeps beating his own trumpet that the Railways have done better every year, he is not speaking the truth. The stagnation in the system continues and it is the fleecing of the passengers and the country through the ever-increasing passenger freights and rates that make this Government show that the railways are making a profit. In fact, a mere increase in the revenue is no indication of a better service. To show the surplus by exorbitantly increasing passenger fares and freights is no performance. In fact, for the last ten years there has been continuously every year an increase in passenger fares. This year, of course, though the Planning Commission recommended the upward revision of passenger fares, it has not been done. But at the same time, there has been an exorbitant increase in the freight rates for goods, for parcels. I do not dilate on this because it is only a ritual now. The Minister in the Lower House has already said that he is not going to consider any reduction in the increased rates. So it will only be a cry in the wilderness if I dilate on this point. I can only register my protest against the steep rise in freight charges.

The Railways have become a top heavy organisation in the number of staff employed and payment made to employees in the higher echelons, what is known as the Group A and Group B categories. In 1980-81, the total employment in the Indian Railways was 15.72 lakhs which

went up to 16.17 lakhs in 1987-88 — an increase of only 2.8 per cent. In the same period, total investment in the Railways went up from Rs. 7448 crores to Rs. 15,177 crores, which is more than 100 per cent Converting this investment into jobs created, the Railways needed Rs. 17 lakhs and more to create one job during this period. However, as far as the Group A and Group B officers are concerned, there has been a phenomenal increase in the number of jobs created by them. In 1980-81, these officers numbered 11,200 and in 1987-88, their number went up to 13,200. This increase of 2000 jobs in this category means an increase of 18 per cent. In other words, while overall increase in employment in Railways went up in these 7 years by 2.8 per cent, the officers' strength went up by 18 per cent. This extra-ordinary discrimination in favour of higher categories did not stop only with increase in job opportunities in higher categories of people. According to the Railway budget document, the average annual cost per employee went up from Rs. 8435 in 1980-81 to Rs. 24,880 in 1987-88. In other words, not only the cost per employee of category A and B went up from Rs. 28,000 in 1980-81 to Rs. 1,08,000 in 1987-88, but if there was a three-fold increase in the annual cost per employee in the entire Railway system, there is nearly four-fold increase in respect of Group A and B officers. Increased wage bill is more pronounced in Group A and B categories.

For Group D employees who number more than 7,52,000, the average cost was only Rs. 17,869. This means that the ratio of expenditure of the average low-paid employee and the average officer class in the Railways is 1:6. The Minister must explain this growing disparity in the emoluments of higher-paid officers whose numbers are growing disproportionately to that of lower-paid staff whose numbers are on the decline. In fact, I have got statistics to show that the number of Group C and D employees is coming down every year. There is retrenchment. On the other hand, the number of Group A and Group B officers is on the increase every year. The Minister should explain this.

Now I come to casual labour. Railways continue to maintain more than two lakh casual workers. These employees are paid inadequate wages and are denied all fringe benefits. I would not, therefore, be wrong to say that among all the organised employing Ministries and the private sector, Indian Railways are the biggest exploiters maintaining a vast army of casual workers — two lakh casual workers in the Railways. It does not stop at that. Coming to contract labour also, they are employing contract labour in addition to casual labour. That is another tendency of exploitation as mainfested in recent years on the Indian Railways. This is with regard to employment of contract labour. Virtually, in every category of employment, there is a subtle privatisation taking place with the hiring of contract labour to do the work which so far had been done departmentally. From catering to line maintenance, there is not a branch of railway activity where the private contractors are not gradually being let in. Railway officials seem to enjoy distributing largesse among the contractors. I am told that some senior railway officials are becoming *benami* contractors and making a lot of money from this. There are two reasons for this proliferation of contractors on the Railways. One is, it is the best way of exploitation of the un-employed millions in our country by hiring them as cheap labour. Secondly, it is the best way of getting commissions and kickbacks by those in whose hands the power to sanction these contracts is vested; naturally, from the Rail Bhavan downwards.

For want of time, I do not want to deal with the other points but come to the demands of Karnataka. Madam, Karnataka is the most neglected State. Members in this House and in the other House are receiving letters, hundreds of letters,

[Shri K.G. Maheswarappa]

threatening us that we are not doing anything.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The way every Member says that his State is backward, it seems, the entire country is backward.
(Interruptions)

SHRI K. G. MAHESWARAPPA: Madam, I would suggest to the hon. Railway Minister that he should have a map before him before preparing his Budget. One does not know which State has got how much. Let there be a complete survey in regard to each State, in regard to the length of railway line, the extent of gauge conversion, the funds invested on gauge conversion, how many new lines have been laid, the number of new services, the additional facilities given, the funds allocated to each State etc. Let the hon. Minister give the comparative figures. Otherwise, it is futile for us to say all these things. In the other House, the Minister did not reply to any of the objections raised. There was a strong protest. My hon. friend called it a beautiful Budget. I do not know in what way it is beautiful. Members in the other House, cutting across party lines—including Congress(I) MPs—strongly protested against the Railway Minister. Madam, great injustice has been done to Karnataka. Madam, you are also sympathetic to Karnataka. You have seen Karanataka enough, coming from Bombay. Is there any train worth its name which runs faster in Karnataka? I am not going to compare Indian Railways' speed and efficiency with that of France or Japan or the Soviet Union. But to go to Bombay from Bangalore, you have to go to Miraj first which takes twenty hours and then you have to change over at Miraj to broad gauge. In fact, I do not know in whose tenure the broad gauge line was laid from Bombay up to Miraj. But from Miraj, no gauge conversion has taken place. There was a survey thanks to the former Minister, Mr. Jaffar Sharief. I ordered the survey in regard to conve sion of this very important line fro Miraj to Bangalore. But surprisingly, reply to a question by Mr. Hanumantha pa, the hon. Minister has said that the will be a reappraisal of the survey. I' not know what it means. Mr. Madl Dandavate said jocularly in the oth House 'If there is a will, there is railwa if there is no will, there is survey'. This the position here. If you do not want give a new railway line, have a surve Though the survey has been complet for the conversion into broad gauge the line between Miraj and Bangalore, is in cold storage. Now, a survey h been ordered in respect of the Ma galore-Udupi line. I am sure it will al be put in the cold storage. The ho Minister said that Mr. Oscar Fernand and another Minister from Karanata insisted on it and, therefore, this w included. It is not a question of ar individual or a Minister asking fo something. It there is a need, you do any where you like. am not asking you to discriminate again any particular State. Why is Karnatal neglected? We cannot face people. O leader, Shri Gurupadaswamy was me tioning that he had received a number threatening letters in the last two week Our people are asking us, what are yo doing there in Parliament, why are yo not protesting? Even I wanted to prote in my own language but I do not kno how many Members in the House, w follow my language, whether the pre will publish it or not. Still I wish register my protest in regard to the inju tice done to Karnataka. So far as conve sion of line from metre gauge to broa gauge is concerned, I am thankful to t Minister for allocating sum of about R 17 crores for conversion of Bangalor Mysore metre gauge line, it is goo agreed, but as Mr. Gurupadaswamy h been insisting, it should be completed b 1990-91. I want conversion of Bangalor Mysore line and this new line should b extended to Satyamangalam an

Metupalyam via Chamrajnagar. This is a very important place in Tamil Nadu. It is a central place. In the other House also the members have insisted on this.

Then. there should be a new zone with Bangalore as headquarters. The Finance Commission may say that it is not possible because of paucity of funds, but why should you be bound by the recommendation of the Finance Commission? You should take a decision taking into consideration the merits of each case. Why should the Finance Commission or any other Ministry come in the way of your taking a decision independently? Do you have no powers to take a decision independently? You should find out which line is necessary, what is the need for each State and what are the backward areas. Therefore, if the Minister is not going to constitute the South-Western railway zone with Bangalore as its headquarters, you are going to face a lot of opposition. Karnataka people are very mild. They do not agitate over small issues But in respect of this zone you are going to face a great movement, great agitation in Karnataka. Hon. Minister has come. Every Member, whether he belongs to the Congress(I) or to the Opposition, has protested against the injustice done to Karnataka. I request the Minister to see that the Karnataka's demands are met.

Before, the Minister came I was mentioning about the Bangalore to Miraj survey. If the surveys are undertaken like this, I think it will take hundreds of years to implement the requirements. Then, is it the policy of the Railway Ministry to order a survey and sleep over the matter? How many years are you going to take to complete the survey? Have some time-limit for completing the survey. Work must be undertaken within three-four years after the survey has been ordered. Take stock of each situation and see that after the surveys are completed works are undertaken immediately. Mere declaration of a survey is only an eyewash. Even this Mangalore-Udupi line has been ordered because of some pressure brought on you by some M.Ps. But what is the amount allocated for this? It is only Rs. 50 lakhs. After the survey if the Konkan railway line is completed, it will be a boona to the Indian industry More attention should be paid to the completion of the Konkan line.

Then the Railway Minister may kindly note that I come from a district that whenever I go to Chitradurga, they ask me, what have you done regarding Chitradurga and Raidurga line? In reply to a question you have said that 14 per cent of the work is over. If 14% of the work only is over after so many years, how many more years will you take to complete Chitradurga Raidurga line? Our ex-Chief Minister, Shri Nijalingappa, wanted me to ask this. He is from Chitradurga. What are you doing there? What is going to happen to Chitradurga and Raidurga? Why are you not insisting on the railways to take it up, give more funds for it? How much funds have been allocated for Chitradurga Raidurga line? Last year it was only 2 crores of rupees. How many years will you take to complete it? At least I want an assurance from the Minister that you will complete this line.

I mentioned about Bangalore-Miraj. Another important demand is about Hubli-Karwar. This demand has been there for several decades. Hospet-Hubli-Karwar line should be taken up immediately. Mysore-Satyamangalam via Chamrajnagar also should be taken up.

Another important thing is regarding appointment of Kannadigas. This is the most burning problem in our State Will you kindly have a survey and find out in all the railway establishments including the wheel and axle Factory in Bangalore, how many local people are appointed? I am not parochial; I am not a Shiv Sena man. I am a socialist. I insist that injustice should not be done to the local people. At least for class IV and class III

[Shri K. G. maheswarappa]

jobs, if you do not appoint Kannadigas, there will be agitation and discontent among the people. Are you going to neglect Karnataka because it is ruled by an Opposition party? All these years you have completely neglected Karnataka. I want the Minister to make a declaration that Karnataka will get something more, Raidurga will get something more, broad gauge conversion will get something more. At least give us one fast running train between Bangalore and Delhi or between Bangalore and Bombay. There is no fast-moving train at all. In fact a train running at a speed of 200 kilometres per hour is considered to be a normal fast moving train in the Soviet Union. We cannot compare with the Soviet Union. Recently, I read somewhere that in the Soviet Union, a goods train with a length of 6 kilometres with 470 wagons and 14 locomotives ran in Kazhakistan. I am not going to compare with that. But our friends from the other side, in order to curry favour with the Minister are saying, "it is a beautiful budget, it is a surplus budget, there is profit, it shows a surplus of about Rs. 140 crores". How did you get these Rs. 140 crores? By having an all time record increase in freights you have got this surplus. Is this the way of having a surplus budget? If this is the only way, then God only knows what will be the state of our railways after 10, 15 or 20 years. You go on increasing the passenger freight, you go on increasing the freight rate and showing profits, whereas stagnation will continue. You have to take revolutionary fund-raising measures You should get funds from Finance Commission on Railways. Only issuing bonds is not enough. You get money from outside countries also. You get loans from the World Bank and from other countries. What portion of that amount is allotted to Karnataka? You get thousands of crores from outside countries as loan and you float bonds. How much is apportioned to Karnataka for the development of railways? I want to know this from the hon. Minister.

Hereafter have your own funds. You do not completely depend on the Finance Commission's recommendations or any other Ministries' obstruction. Have your own way of mobilising resources, increasing the resources and see that justice is done to all. I am not blaming that the Minister is a Madhya Pradesh Minister or some such thing. I do not stoop to that low level. I want the Minister to kindly apply his mind to the injustice done to Karnataka in the matter of new trains, in the matter of conversion, in the matter of more facilities, in the matter of construction of over-bridges and under-bridges. In all these matters you have neglected Karnataka. In fact, the criteria that you have evolved, so far as overbridges and underbridges are concerned, must be changed. The entire cost should be borne by the railways only. He should not ask for matching grants from the municipalities or the State Governments. They cannot afford to give matching grants for the construction of overbridges and underbridges. Your trains are becoming busy and more trains are being run. They are not responsible; the municipality is not responsible. In the Consultative Committee I drew your kind attention about an overbridge in Davanagere. You were kind enough to say that it would be taken up. Your survey says that there is absolute need for an overbridge at Davanagere, but still you want a contribution from Davanagere Municipality or that the State Government should include it in its budget. All those conditions should be removed and it should be seen that the overbridge is taken up from the funds available. However, the existing criteria should be changed, as otherwise you cannot develop these overbridges.

One more thing, and that is about the level crossings. Though it is a small matter, I want to bring it to your notice. The railway level crossings are not properly manned. For safety reasons some crossings are closed at five o'clock in the evening and are opened at nine o'clock only because of shortage of manpower there In certain places, to cross the line

the villagers have to wait all the time till the gateman comes and opens the gate. This must be looked into. Though this is a small thing and we will take it up with the Divisional Advisory Committee, I wanted to bring to your notice that this problem exists in Karnataka. Therefore, this problem of railway level crossings and other things should be attended to.

Lastly, we have the Mahalaxmi Express running up to Bangalore. Now it is diverted from Arsikere to Mangalore. Why? Instead you could have provided an additional train. From Miraj to Bangalore there was at least one express train- Mahalaxmi was there. Now it is diverted from Arsikere to Mangalore. You could have put an additional train from Arsikere to Mangalore instead of cancelling the train from Arsikere to Bangalore. Once again I say, there is no fast-moving train—name just one if you can—in the whole of Karnataka. Therefore, Madam, I once again demand a categorical declaration that this zone would be created with Bangalore as the headquarters.

Madam, I learn that the Divisional Headquarter of Mysore is likely to be changed to Bangalore. I strongly protest against it. The importance of Mysore should not be diminished and the Divisional Headquarters should continue at Mysore. It should not be changed.

Madam, I do not know in what way I should protest against the injustice being done to Karnataka. In fact, when he presented the budget, I walked out as a matter of protest, because it is done with a political bias. Because Karnataka is ruled by a non-Congress Government, you have neglected it. That inference is inevitable I am not drawing that inference That inference is now becoming inevitable. Our people are agitated. They are throwing stones at us. In fact, I was *gheraoed* at Davanagere, people asking, "What are you doing there?" Therefore, I urge upon the honourable Minister to look to Karnataka's interests, also and see that justice is done to Karnataka. Thank you.

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH (Maharashtra): Madam Deputy Chairman, I would like to congratulate our Railway Minister, the Minister of State and the whole of the workers in the railways. Really, to run the Indian Railways is a very complicated task. It is a sort of *Chakravyuha:* Once, you get into it, it is very difficult to come out of it. See the types of railways that the Indian Railways are running. There is the broad gauge, then the metre gauge and the narrow gauge. Then there is another railway that was moving in Gwalior—the small railway—probably run by the forefathers of our honourable Minister.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Matheran small railway.

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH: I know the difficult task that is being pursued by our hon. Railway Minister. It is so difficult to control the staff, to control the officers and to keep the railways moving. It is a surprising thing. From the South to the North and from the East to the West trains continuously run throughout the country according to the scheduled time. There may be some lapses here and there, but those can be condoned or can be neglected even, because to run such a complicated railway is very difficult with many, various kinds and nature of the people who control it. On the other hand, I would congratulate our hon. Minister for having presented a surplus Budget to the extent of Rs. 140 crores in spite of the odds that he has to face.

Another thing is that though the freight rates have been increased, the ordinary passengers, the poor people or even a rich man who travels by the railways have not been taxed.

On the other hand, I will give you an

[Shri Sankarrao Narayanarao Deshmukh]

example. The other day I was coming from Bombay to Delhi in the Rajdhani Express. Fortunately there was an English couple in the same compartment in which I was coming. When we were talking, I asked him how he liked that train. He told me, "Our, British people should learn from it. Those people should be shown this Railway and how to run it." I asked whether he was really talking seriously. He said, "Have you got any doubt? It is true." So this is the condition, and that is how we are improving gradually.

On the other hand, the effort that is being made by our hon. Minister is really very good and it is commendable. Not only that, but some new trains have been introduced, some new projects have been undertaken. It is really worthy.

[The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai in the Chair]

I will mention a few points. Fifteen new trains are being introduced in the coming summer to cope up with the present circumstances, increase in the passenger traffic, increase in the population. Then, five more trains with more frequency have been introduced. See how the effort is being made to keep the people comfortable, to serve the people according to their needs. Then, again, five more trains have been extended. Their length, their runs have been extended. It is not a joke. Introducing fifteen new trains, extending the run of some trains and increasing the frequency are really commendable. Looking to the increase in the traffic, the goods traffic and the faster movement, this effort on the part of the Railway Ministry is really commendable.

Sir, some non-stop trains have also been introduced, and some trains will be faster than usual. Looking to the pressure of the community, looking to the pressure for travel in this country, these efforts have been made.

But, in addition to that, the Ministry has done one very commendable thing. Four new projects have been undertaken.

But, I am very sorry for one reason. Though there were so many representations made to the Ministry by so many travellers associations continuously from Maharashtra regarding Manmad-Aurangabad-Hyderabad line and Nasik-Pune line, no mention has been made in the Budget about this matter. I would now like to speak on the acute shortage of coaches and rolling stock. Looking to the introduction of fifteen new trains and some faster trains, it looks there is no acute shortage of coaches and rolling stocks. There has been a constant demand by the Nasik people— and for the last two years the travellers' associations have been representing— to add at least two first-class coaches to the Panchwati Express from Manmad to Bombay. Their demand has not yet been given due consideration. The people usually get stranded there and they have to go up to Kasara, 100 miles away, and from there they have to catch local trains to proceed to Bombay. When you look to so much pressure on other points, it will be a very good thing if you also look to the real problem of the people of Nasik. The pressure at Nasik is not an ordinary one. It is a religious place. It is becoming more religious because people going to Shirdi for Sai Baba get down at Nasik Road and within an hour they reach Shirdi. Moreover railway traction centre is there, security printing press for printing of notes is there, artillery centre is there, airways are there, MIG factory is there. Industrial expansion is also taking place there. I know how great pressure is there because I usually go there. Officers are usually stranded there. Then they have to hire taxi and go up to Kasara. Therefore, it will be very kind if the hon. Minister pays a little attention to this problem.

Secondly, there is a constant demand for an additional shuttle train from Bhusawal to Bombay because of the pressure of people going to Bombay.

From Pachora to Bombay there is no quota for reservation. Most of the people from Khandesh come to Pachora for going on to Bombay. Therefore, some quota may be given at Pachora for reservation purposes.

The Geetanjali Express does not stop at Nasik. It stops at Bhusawal, Badnera, Akola and at so many places. Since important people, Government servants, peasants and others want to come to upcountry, at least this fast train should stop there. I would request the hon. Minister to concede this request.

After nearly one year there would be a big Kumbh Mela at Nasik. I have worked during the British time with the Kumbh Mela Committee. I know there will be a very heavy pressure at Nasik. You have to construct additional platforms; you have to arrange latrines; you have to arrange for medicines and so many other arrangements are to be made. The conditions before 12 years were different. There was no construction on either side of the Nasik Road Station. But now so many buildings have come up. Still there is some space at Nasik Road. You have to take care right from now so that buildings do not come up there for a year or two. On the Eastern side of the Nasik Road station, where the goods shed is there, there is a vacant land. If the goods shed is taken on the eastern side, the goods traffic will be diverted to Nasik-Poona road and no acquisition proceedings will be required. There is a pucca municipal road adjoining them. The whole of the passenger operation of trains may be located on the Western side of the Nasik Road station.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Why do you say for one year? After the next Kumbh Mela, what will happen?

SHRI SHANKARRAO NARAYANRAO DESHMUKH: If you aquire it now, you will do it permanently. You have not seen particularly the Nasik Road extension. It will be the next bigger city to Bombay. Therefore, I would like to draw the attention of the Minister to this coming event and I hope he will pay necessary attention to it. Thank you very much.

श्री राम चन्द्र विकल (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार मानता हूं कि रेलवे के इस बजट पर आपने मुझे भी विचार व्यक्त करने का मौका दिया। मैं रेल बजट के जो अनुदान यहां रखे गये हैं उनका हृदय से समर्थन करता हूं और माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। उनके कार्य की दोनों तरफ से काफी प्रशंसा की गयी है। इसमें कोई दो राय नहीं है। प्रशासन और व्यवस्था दोनों में सुधार हुआ है। रेलवे की प्रगति में काफी कुछ कदम आगे बढ़े हैं। मैं विशेषकर रेल मंत्री श्री सिंधिया जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। मैंने कुछ दिन पहले दौराला से मवाना, हस्तिनापुर और रामराज्यपुर, बिजनौर को एक नयी रेलवे लाइन देने के लिए इस सदन में एक विशेष महत्व का प्रश्न उठाया था। उनका पत्र भी मेरे पास आ गया है और इस बजट में भी उन्होंने इसको रखा है। मैं हृदय से उनका आभार मानता हूं। सर्वे के लिए भी बजट रखा गया है हालांकि उसका सर्वे पहले भी हो चुका है। मैं रेल मंत्री जी से यह आशा करूंगा कि इस हमारी रेलवे लाइन का जो दौराला, मवाना, हस्तिनापुर और बिजनौर जायेगी, जल्दी सर्वे करा दें और इस लाइन को बनाने की भी किसी योजना का कार्यक्रम बनाया जाना चाहिए ताकि वहां के लोगों की जो आशा है वह पूरी हो।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हस्तिनापुर जवाहर लाल नेहरू जी ने बसवाया था सन् 1947 के बाद एक नयी जगह वह है। वैसे तो वह ऐतिहासिक जगह है, पुरानी थी, लेकिन गैर आबाद थी। जवाहर लाल जी का स्वप्न था कि शहर को आबाद किया जाये। वहां कुछ शरणार्थी भाई जिनको पुरुषार्थी कहा जा सकता है, आबाद भी हुए। लेकिन वहां जो उद्योग लगाये गये थे वे अब हटने लगे हैं। अगर इस रेलवे लाइन का आश्वासन लोगों को मिल जाये तो जो हटने जा रहे हैं वे तो रुकेंगे ही साथ ही दूसरे उद्योग भी उस शहर में आ जायेंगे। अतः यह वहां के विकास के लिए बहुत जरूरी है।

[श्री राम चन्द्र विकल]

महोदय, 10-11 तारीख को मैं इलाहाबाद में था। मुझे उससे पहले मालूम नहीं थाा कि कोई शताब्दी एक्सप्रेस कानपुर तक चलाई जा रही है। जब मैं इलाहाबाद मे पहुंचा तो कांग्रेस सेवादल में गया। देशभर के कांग्रेस सेवादल के कार्यकर्ता वहां थे और वहां पर इलाहाबाद से संबंधित जो लोग थे वे भी मुझसे मिले और कहा कि शताब्दी एक्सप्रेस जो कानपुर तक है उसको इलाहाबाद तक जरूर चलवायें। साथ ही उन्होंने कहा कि नेहरू जी की जन्म शताब्दी है, उनका जन्म वहां हुआ था अतः इस नाम से, नेहरू जी के नाम से उसको वहां तक जरूर चलना चाहिए। दूसरा उन्होंने यह बात की कि राजधानी एक्सप्रेस इलाहाबाद में नहीं ठहरती है। मुझे यह भी मालूम नहीं था कि राजधानी एक्सप्रेस इलाहाबाद में नहीं ठहरती है, जो कलकत्ता जाती है। फिर स्वामी सहजानन्द जी की शताब्दी में मैं गया तो वहां भी पता नहीं कहां से लोगों ने शताब्दी एक्सप्रेस की चर्चा की और जब मैं बोलकर जाने लगा तो लोग मुझसे कहने लगे। इलाहाबाद में ही शीतला प्रसाद पाण्डेय की जयंती में जाने पर वहां भी यह मांग उठी। वहां के कार्यकर्ताओं ने पुरजोर से कहा। उन्होंने यह भी कहा कि हम सिंधिया जी को मिले हैं और उन्होंने हमें आश्वासन भी दिया अब पता नहीं, कहां तक उनकी बात सही है। इलाहाबाद के कार्यकर्ताओं ने यह भी कहा कि वे भी उनको मिले हैं और वे शताब्दी एक्सप्रेस को इलाहाबाद तक जरूर चलवायेंगे। वहां एक जैन महा सम्मेलन था उसमें भी पता नहीं कहां के कार्यकर्ता पहुंच गये और कहने लगे। कोई फंक्शन ऐसा नहीं था जहां शताब्दी एक्सप्रेस को इलाहाबाद तक चलाने की मांग 10-11 में न की गयी हो। सिंधिया जी से जो डेपुटेशन मिला, वह उन्हें याद आ जाना चाहिए। मुझे तो वहीं जाकर ये सब बातें पता लगीं....**(व्यवधान)** इलाहाबाद तक शताब्दी एक्सप्रेस चलाने का है। पुरजोर मेरी मांग यह है कि इलाहाबाद तक जरूर चलायें।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): विकल जी, शायद हो सकता है कि वह गाड़ी उसी दिन वापस लानी होगी इसलिए दिक्कत होगी।

श्री राम चन्द्र विकल : वह दिक्कत दूर हो जायेगी। शताब्दी एक्सप्रेस झांसी और भोपाल से लौट आती है तो वहां से भी लौट आयेगी, थोड़ी सी उसकी गति बढ़ा दे। उस एक्सप्रेस से लोगों की कुछ भावनाएं जुड़ी हुई हैं इसलिए मैंने कहा है। वैसे ट्रेन्स तो सारे देश को तेज से तेज जानी चाहिए। परिस्थिति जैसी हो, वैसा होना चाहिए। मैं मानता हू उन कठिनाइयों को। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। मुझे काफी अनुभव है। मैं अभी हरदोई में चार तारीख को उतर पड़ा.... । नैनी सारन जाना था। जो हमारे वेटिंग-रूम बने हुए हैं, उनमें सफाई बिलकुल नहीं है। फर्स्ट-क्लास के वेटिंग-रूम में, मैं तो यह नहीं कह सकता कि स्टेशन मास्टर बेचारे कैसे रोक पायें, इतने लोग भरे हुए थे और बीड़ी-सिग्रेट इतना—तो मैं तो वहां से लौट पड़ा। एक रेलवे का अफसर मिला, उसने कहा कि जनाना खाली है, उसी में आप बाथरूम वगैरह हो लो।

4.00 **p.m.**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : This is a fact. (*Interruption*).

श्री राम चन्द्र विकल : उसको भी मैंने देखा। यह चार तारीख सुबह की बात है। तो स्टेशन के आदमी ने कहा कि जनाना में कोई जनाना नहीं, तो साहब इसमें बाथरूम हो लीजिए। वहां गया, तो वह भी अच्छा नहीं था। फिर उन्होंने स्पेशल रूम जो रेलवे के लोगों के लिए बना रहता है, जिसमें पलंग भी बिछे हुए थे, बिस्तरे भी लगे हुए थे। वह एक दूसरा कमरा था, वह मुझे उसमें ले गये। वैसे इसमें कोई दो राय नहीं कि वहां के अधिकारियों ने मुझे काफी सम्मान दिया। यह कोशिश की कि इनको अच्छी जगह दें। पर बाथरूम उसका भी गंदा था—मैं कहना नहीं चाहता। तो थोड़ी सी बाथरूम और यह चीजें ऐसी हैं जहां सफाई की व्यवस्था होनी चाहिए।

मुझे याद आता है कि तुलसी दास यादव जी, नंदा जी ने एक कमेटी बनाई थी जब वह रेल मंत्री थे, जिनके पास पास होते हैं, एक ऐसी कमेटी बना सकते हैं—चाहे उसमें स्वतंत्रता सेनानियों को ले लें, जिनका पास फ्री कर रखा है, चाहे और लोगों को ले लें, जो कम से कम कभी-कभी दौरा करके यह देखा करें कि सफाई की व्यवस्था हमारें स्टेशनों पर बाथरूम्स के अलावा भी जो और सफाई है आम तौर से स्टेशनों पर, वह प्रायः होती है कि नहीं होती है? इस सफाई की तरफ ध्यान देने का मैं सुझाव देना चाहता हूं, जो बहुत ही जरूरी है।

तीसरा सुझाव जो मैं देना चाहता हूं, वह यह है कि रेलवे लाइनों के पास जो भूमि पड़ी हुई है, उस पर वृक्ष लगा देने चाहिएं। यह आज के वायु प्रदूषण के लिए

बहुत जरूरी है। बहुत सी जमीन खाली पड़ी हुई है और जमीन की उपयोगिता के लिये यह जरूरी है—यूं तो नहर के पास भी लगा देने चाहिएं और रोड्स पर भी होने चाहिएं, पर रेलवे लाईन चूंकि यह आपका विभाग है, उस पर ज्यादा से ज्यादा उपयोगी पेड़ जो कुछ वर्ष बाद मुल्क की सम्पत्ति भी बनते हों और यह वहां की भूमि कैसी है उसके अनुसार लगाए जायें। रेलवे विभाग न लगा सकता हो, तो फारेस्ट डिपार्टमेंट जो राज्यों के हों उनको यह सौंप देना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : मेरे ख्याल से आपने गये साल भी यह सुझाव दिया था।

श्री राम चन्द्र विकल: इसके लिए भी अगर फारेस्ट डिपार्टमेंट न लगाए, तो मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि जिन किसानों के खेत रेलवे लाईन के पास हैं उन किसानों को यह अधिकार दे दें कि आप अपने पेड़ लगा लो पर जब यह बड़े हो जायेंगे, तो आप हमारी इजाजत से काटेंगे। जब यह बिकाऊ होंगे, बड़ी सम्पत्ति बन जायेंगे, किसान उसको ले ले। इन तीन-चार में से कोई एक बात आप ऐसी कर दें, लेकिन इस उपयोगी जमीन पर अधिक से अधिक पेड़ लगा देने चाहिएं।

मैं क्षेत्रवाद की बात तो नहीं कहता, जमीन पर रेलवे लाईन जहां-जहां से निकलती है, यह जरूरी बात है कि रेलवे लाईन चाहे किसी क्षेत्र में निकाली जाए, उसका कोई न कोई संबंध देश के सारे हिस्से से हो ही जाता है, चाहें वह वहां के लोग आने-जाने वाले हों, चाहे कोई हों। तो रेल देश के एकीकरण में, एकता लाने में और विकास में सब से बड़ा उपयोगी साधन है। इसमें कोई दो राय नहीं हैं। इस देश के विकास में भी रेलवे विभाग का बहुत बड़ा सहयोग है और देश की एकता में भी चाहे हमारे तीर्थों पर लोग जाते हैं, चाहे उद्योग के नाम पर जाते हैं। तो रेलवे लाईन का जो विकास और एकता में बहुत बड़ा योगदान है, उसको देखते हुए इस विभाग का महत्व भी उतना ही है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, स्वतंत्रता सेनानियों को अभी एक साल का पास दे रहे हैं और वह बहुत थोड़े से ही रह गये हैं। वह हर वर्ष एक साल का पास होता है। तो उससे कुछ ऐसा लगता है कि स्वतंत्रता सेनानी बड़े भिखारी हैं और बड़ी कोई दान की याचना कर रहे हैं। तो उनके स्वाभिमान को देखते हुए, उनकी स्वतंत्रता के वक्त की सेवाओं को देखते हुए, उनके बलिदानों को देखते हुए, इसको स्थाई कर दें। यह बहुत थोड़े से लोग रह गये हैं, बेचारे। और वैसे भी प्रायः जाता कौन है?

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): आप उनको बेचारा क्यों कहते हैं?

श्री राम चन्द्र विकल : बिना कारण वह बेचारे बना दिये गये हैं। मैं तो नहीं समझता कि वह बेचारे हैं, पर बना दिये गये हैं। वह जब देश की आजादी का काम करते थे, तब उनके विकास का कोई.....

श्री वीरेन्द्र वर्मा : (उत्तर प्रदेश) आप उनको बेचारे न कहें।

श्री राम चन्द्र विकल : अच्छा, नहीं कहूंगा। माफ कर दें। मैं यह कह रहा था कि उनका अधिकार भी यह है कि जिस देश की आजादी के लिए उन्होंने हर प्रकार के बलिदान दिये, अपने बच्चे छोड़ दिये और मुझे तो यह याद है ऐसे लोग जब पुलिस सताती थी, तो उन्होंने अपनी जमीन-जायदाद दूसरों के नाम कर दी ताकि उनके बच्चे परेशान न हों। वह जमीन उनके बच्चों को लौट कर मिली भी नहीं है। ऐसे भी बलिदानी लोग हैं। तो उनको इस देश के विकास को देखने का आप मौका दे दें और इस पास को आप हमेशा के लिए कर दें। अब थोड़ी सी उनकी जिंदगी है। यह बहुत ही जरूरी है। इसको बार-बार लाने से..... उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक सुझाव और देना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): अंतिम सुझाव।

श्री राम चन्द्र विकल : अंतिम तो कभी होना ही नहीं चाहिए। न अंत होना चाहिए और न अंतिम सुझाव। खैर, मैं आपकी आज्ञा का बहुत जल्दी पालन करूंगा। मैं यह कह रहा था कि भारत दर्शन के नाम से किसानों को पहले सारे देश के विकास को दिखाने को भेजा जाता था। उसमें वह जो एज वाला मामला है उसको आप हटा दें तो ठीक है क्योंकि सभी उसका विरोध कर रहे हैं। इसलिए भी कि एज का सर्टिफिकेट लेना-देना यह बड़ा करप्शन का मामला है। एज वाली हिदायत को आप हटा दें और किसानों को जो भारत-दर्शन के लिए जाते हैं उस परंपरा को आप करेंगे तो विकास के काम को इस देश के किसान भी देखेंगे। उनको कुछ रिआयती दर पर, कंसैशन रेट पर टिकट दे दिया करें यह मेरा आपसे सुझाव है। उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मज़दूरों की भी कुछ समस्यायें हैं। रेलवे यूनियन भी इस देश में सब से बड़ी यूनियन है क्योंकि यह रेलवे सब से बड़ा विभाग

[श्री राम चन्द्र विकल]

है। उनकी मांगे भी आए दिन आपके सामने आती रहती हैं। रेलवे मज़दूरों की सही मांगों को आप उदारतापूर्वक जरूर मंजूर करें। मैं समझता हूं कि रेलवे मजदूर भी हमारे देश के इस विकास में और देश की प्रगति में बहुत बड़े भागीदार हैं। रेलवे मजदूरों की मांगों को भी आपको अवश्य मानना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे इतना ही निवेदन करना चाहूंगा कि छोटी लाइनों को बड़ी लाइनें बनाने का काम जो आपने बड़ी तेजी से शुरू कर रखा है इसमें तो कोई दो राय नहीं है, मैं किसी क्षेत्रवाद की दृष्टि से नहीं बोलता, लेकिन जयपुर-आगरा और जयपुर वाया मथुरा कानपुर ये दो ऐसी लाइनें हैं जो हमारी ऐतिहासिक जगहें हैं और औद्योगिक जगहें भी हैं और पर्यटक की दृष्टि से भी देश-विदेश के लोग यहां आते हैं। इसलिए इन दो लाइनों को आप बड़ी लाइनों में बदलने के लिए अगर आप कोशिश करें अपनी इस योजना में तो मैं समझता हूं कि यह एक बहुत अच्छा काम है।

मैं इन शब्दों के साथ फिर आपका आभार मानते हुए आपके इस बजट का हृदय से समर्थन करता हूं और आशा करता हूं कि आपकी देखभाल में यह रेलवे विभाग देश की एकता और उसके विकास में अपनी भूमिका और ज्यादा अधिक अदा कर सकेगा। धन्यवाद।

SHRI P. K. KUNJACHEN (Kerala): Sir, this Railway Budget is a directionless Budget. I do not blame the Minister because the Government itself has got no direction. From such a Government only this kind of a budget will come. The approach of the Government compels me to say this. Even the Planning Commission has said that when a line is to be extended, there should be substantial returns. I do not say that the Railways should not make any profit. But uneven development is one of the important issues which India is faced with today. The Railways can do something to prevent this uneven development in India. But there is no such approach by the Government.

When we see the Budget, we find that the State of Kerala has been neglected. It is the southernmost State of India. Going by population, the allotment to Kerala this year should have been Rs. 175 crores. But what have you provided for Kerala? You have provided only Rs. 19.20 crores. If you take linewise average per one lakh population, the Kerala average is only a little more than half the all-India average. That is the position and Kerala is the southern-most State of India. You take another State, the eastern-most part of the country, that is, Tripura. Their demand is that the railway line should be extended to the Capital Agartala. What have you provided for? Rs. 20,000/- for the survey. From the present border line, a 200-kilometre line has to be constructed. Without railway, there is not going to be any improvement in Tripura. You do not have any plan or idea. That is why I said it is directionless. Regarding neglect, I am not arguing for Kerala alone. Everybody knows that Kerala is neglected. Even the people from your party, Mr. Karunakaran, MP from Kerala, and your Congress leader, Mr. Antony, a Member in this House, they have already expressed their dissension or displeasure over this budget. Kerala Government has submitted its schemes. You will have to consider the requests of the Kerala Government and see what should be done and ensure that it is done. It is not only Kerala but the whole of South India is neglected. The case of Karnataka has been cited just now. Compare the lines in other parts of the country with those in the southern parts. Therefore, the question is: Should there not be a change in this situation? In my opinion, unless there is a change in this approach on the part of the Government, uneven development of the various parts of the country will continue.

Not only is it a question of neglecting undeveloped areas. This budget is an attack on the people. It is an attack on the people for this reason that there is an 11% increase in freight charges. In Kerala we have to bring rice from outside, monthly 1.25 lakh tonnes of rice; we have to bring cement from outside; we have to

bring steel from outside. Now, with the increase in the freight, the prices of all these things are going to increase. Kerala is the southernmost State. You have given concessions on vegetables. But we are not getting much of vegetables from outside. But on all essential articles we have now to pay more. The prices of rice, cement, steel and other such articles are going to increase. It is, therefore, an attack on the people.

On the question of new lines you have take money and utilise it for the develop- you have to find ways and means. If money is raised and invested in laying a railwayline, there will not be any loss. If you take money for salaries and allowances and for day-to-day affairs, then you may say there is an outflow and no inflow. You have to take money from wherever it is available. You can boldly ment of railways. Fortunately railways are running on a no-loss-no-profit basis. But you have to find money for development purposes. You can approach the international financial bodies that are there; there are American financing institutions. Why are you not taking a bold stand on this and see that money is found for the development of railways in India?

Then about accidents. You have given some figures have and tried to show that accidents are decreasing. If you look at it from one side it may be correct, but if you compare it with other statistics from a different angle; your claim is not correct. On page 7 of these other documents which you have circulated, it has been mentioned, "Damage to Railway Property". I am not reading out the figures for the 1965-66, but for the period from 1984-85. What is the position today? The cost of damage to rolling stock including engines, in 1984-85, was Rs. 869.3 lakhs, in 1985-86, Rs. 835.9 lakhs, and, in 1986-87, Rs. 1,277.2 lakhs. The cost of damage to permanent way was, in 1984-85, Rs. 328.5 lakhs, in 1985-86, Rs. 291.3 lakhs, and, in 1987-88, Rs. 339.8 lakhs. This is the position today and this is the loss or damage caused by accidents. If you compare the accident rates on the Indian Railways with that on the other world railways, you will see that the collision or derailment rate on the British National Railways is only 0.88, in the Federal Railways it is 1.1, in the Japanese Railways it is 1.3. This is per million train-kilometre. But the rate on the Indian Railways is 2.57 per million train-kilometre.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You are talking about accidents?

Shri P.K. Kunjachen: Yes.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): It is 1.02.

SHRI P. K. KUNJACHEN: Is it so? Then, see in this book.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I am giving the latest figure.

SHRI P. K. KUNJACHEN: Is it 1.02.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Yes; it is 1.02.

SHRI P. K. KUNJACHEN: It means that it has come down and that is good. You see, I have taken these figures from the Parliament Library documents.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, now that the honourable Member has accepted the figure of 1.02, I would expect him to continue with the same figure

SHRI P. K. KUNJACHEN: Then, Sir, I would like to tell you one thing. After the major accident in Kerala, there have accidents continuously in Kerala. The people fear to travel by train now. The reason given by them is that the track requires repairs For that also, previously

[Shri P.K. Kunjachen]

there was a good system, the system of the railway workers doing that work. But now it is being given on contract. So, materials are not used in good or sufficient quantity or good quality materials are not used. This creates problems, particularly problems of safety. If materials of good quality and in sufficient quantity are put, then there will be protection to the track. But that is not done and, therefore, quite often derailments take place leading to accidents. This is what the Railway officials themselves say.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): That is all right. You have taken already twelve minutes instead of nine. Please conclude now.

SHRI P. K. KUNJACHEN: Then, on the Railways, the workers are asked to operate without observing the rules. In Palghat Division, the Divisional Superintendent issued an order to run a train without the Diesel Assistant. It has been done; not once, but twice, and it is against the rules. But when accidents take place, action is taken against these people. The senior officials do not follow the rules and issue such orders. But when something happens, it is the workers who are put to a lot of difficulties. Action has been taken against 100 workers in Shoranur itself. So you will have to look into the matter and see that a remedy is sought for that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Please conclude now.

SHRI P. K. KUNJACHEN: One more point. The food supply in the Railways is very, very bad. Previously there was a system of preparing food in the long-distance trains themselves and it was supplied to passengers from there. It was good also. I do not know why this practice has been stopped. Now food is being supplied in foils. Even a spoon is not available. The quality of the food is also very bad. So you will have to look into the matter and see that some remedy is found. Thank you.

श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील (महाराष्ट्र): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं 1989-90 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूं। देश के आर्थिक विकास में परिवहन की भूमिका महत्वपूर्ण है। भूमि का सबसे अधिक उपयोग आर्थिक दृष्टि से परिवहन द्वारा ही किया जाता है। इसी से उद्योग तथा कृषि का विकास होता है, व्यापार और वाणिज्य बढ़ता है। राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के विकास के लिए रेलवे का निष्पादन केवल महत्वपूर्ण ही नहीं, अपरिहार्य भी हो जाता है। भारतीय रेलवे वस्तुतः देश की मुख्य धमनी है जो माल और यात्री यातायात दोनों की बड़े पैमाने पर संचालन की आवश्यकताओं को पूरा करती है और इस प्रकार आर्थिक विकास में अपना योगदान दे रही है तथा साथ-साथ राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा दे रही है। सन् 1853 में सिर्फ 34 किलोमीटर से वर्तमान में 61,976 किलोमीटर के रेलवे जालतंत्र तक इसकी चमत्कारिक वृद्धि होने से भारतीय रेल आज एक ही प्रबंध व्यवस्था के अन्तर्गत एशिया की सबसे बड़ी और विश्व की दूसरी विशालतम रेल प्रणाली है। स्वतंत्रता के बाद प्राप्त की गई प्रगति वास्तव में चित्ताकर्षक है। सातवीं योजना के प्रत्येक वर्ष मे सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों में पिछले रिकार्ड से अधिक सुधार हुआ है। यात्री गाड़ियों की मांग निरन्तर बढ़ती जा रही है और ससाधनों की कमी से हम और भली-भांति परिचित हैं। तो भी आपने इस योजना के अंतर्गत अनेक नई गाड़ियां चलाई हैं या उनका चालन क्षेत्र बढ़ाया है। अब तक 66 गैर उप-नगरीय और 42 उप-नगरीय नई गाड़ियां आपने चलाई है तथा 8 गैर-उप नगरीय और 23 उप-नगरीय गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाया है तथा 22 गैर उप-नगरीय गाड़ियों के फेरे बढ़ाए हैं तथा ग्रीष्मकालीन समय-सारिणी के मुताबिक 15 नई गाड़ियों को चलाने का एलान किया है। अनेक गाड़ियों के फेर बढ़याए हैं। इसके अलावा बम्बई क्षेत्र में 27 अतिरिक्त बिजली गाड़िया चलाने का निश्चय भी आपने लिया है। रेल सुविधाएं बढ़ी हैं। संगणकीकरण तथा विद्युतिकरण बड़ी तेजी से हो रहा है। आदर्श स्थानकों का कार्य तेजी से पूरा हो रहा है, बल्कि कुछ चरण पूरे भी हुए हैं।

नेहरू शताब्दी समारोह के उपलक्ष्य मे आपने जो नेहरू याली टिकट शुरू किया है वह ऐतिहासिक तथा सास्कृतिक महत्व रखता है तथा पर्यटन का नया आयाम बन जाएगा।

पिछले 3 वर्षों का हिसाब देखने से दुर्घटनाओं की संख्या में हर वर्ष कमी आई है और पिछले वर्ष की तुलना में प्रत्येक वर्ष सुधार हुआ है। संरक्षा को सर्वाधिक महत्व देकर जनसामान्य को सुरक्षा की हामी दी है जो निःसंदेह संतोष प्रदान करती है। यह सारा प्रगति का आलेख आपको तथा सारे रेल परिवार को गौरव का हकदार बनाता है। हम आपके तथा रेल विभाग में कार्यरत् सभी के आभारी हैं। रात-दिन की मेहनत से आप सबने भारतीय रेल का नाम रोशन किया है तथा इसे गौरवशालिनी बनाया है। रेलवे विभाग का गौरव करते हुए मैं अपना कर्तव्य नहीं भूल सकती। मेरा आपसे नम्र अनुरोध है कि आप मेरी सूचनाओं का जरूर उपयोग करें तथा उनपर अमल भी करें।

मान्यवर, आपकी सर्वक्षण की सूची में अमरावती और नरखेड के बीच नई लाइन के लिए सर्वेक्षण की बात कही गई है जो स्वागत योग्य है, पर लातूर-मिरज का कोई उल्लेख नहीं है जो हमारी बहुत पुरानी मांग है तथा बीड़ से परली होकर नगर जाने वाली लाइन का सर्वेक्षण कराने का आपने वादा किया था लेकिन उसका भी जिक्र नहीं है। 480 मैगावाट का थर्मल पावर स्टेशन परली में है, उसके लिए सालाना 15 लाख टन कोयले की आवश्यकता होती है। फिलहाल यह आवश्यकता सिंगरेणी कॉलरीज से वाया सिकन्दराबाद पूरी की जाती है। यह दूरी 650 से 700 किलोमीटर पड़ती है। उत्तर दक्षिण ग्रांड ट्रेक रोड पर एक छोटी लाइन डालकर आदिलाबाद से घुध्घुस को यह मार्ग जोड़ा जा सकता है उसका फायदा यह होगा कि चंद्रपुर के पास वाली कोयला खानों से व्हाया आदिलाबाद कोयला परली आयोग जिसका अंतर 150 से 200 किलोमीटर कम पड़ने से खर्च कम होगा। इन सारी बातों का नजर अंदाज करना देश की अर्थव्यवस्था पर बुरा असर डालता है। जिसे आप जैसा कुशल तथा व्यवहारी व्यक्तित्व पसंद नहीं करेगा। तात्पर्य यह है कि आप इस छोटी लाइन पर पुनर्विचार करें।

मान्यवर, इतिहास साक्षी है कि पिछले 19 साल से पिछड़ा हुआ मराठवाडा जिस ब्रॉड गेज लाइन का बेसब्री से इंतजार कर रहा है, उस-लाइन पर आपने इस साल भी पूरा ध्यान नहीं दिया है जिसका हमें बेहद अफसोस है। मनमाड-औरंगाबाद-परभनी-परली के लिए अब की बार आपने 15 करोड़ रुपए दिए हैं फिर भी 109 करोड़ बाकी रह जाता है। इसे आप कम से कम 25 करोड़ बना दें ताकि आज तक रुका हुआ कार्य कुछ तेजी के साथ गतिमान हो जाए और हमें कुछ राहत महसूस हो।

महोदय, औरंगाबाद-परभनी-नांदेड़-मुदखेड़ से होकर आदिलाबाद जाने वाली लाइन के लिए 1000 रुपए का टोकन ग्रांट देकर आपने हमारे रिसते जख्मों पर मलहम पट्टी के बजाए नमक छिड़का है। 117 करोड़ रुपए की योजना पर हजार रुपए के हिसाब से किस शताब्दी में हमारी कौन सी पीढ़ी उस मार्ग पर यात्रा करेगी इसका हिसाब हमें लगाना बड़ा कठिन हो रहा है। पिछले 1987-88 तथा 1988-89 के बजट प्राविजन पर भी हमने बड़ा दुख प्रकट किया था। जब कोई व्यथा प्रकट करता है तो उस पर गौर करना आपका प्रथम कर्तव्य है। आप हमारे आक्रोश का सही अर्थ लगाइए। भूखे पेट ज्ञान की बातें अच्छी नहीं लगतीं। पिछले 19 साक्षी हैं हमारे घोर क्रंदन के। रास्ते पर आए हुए कदम भटकने का डर होता है और भटकने की प्रक्रिया में इंसान अपना संतुलन खो देता है और इसी मनोदशा की कगार पर इस पिछड़े विभाग के लोग खड़े हैं। उन्हें संभालना, धीरज देना आपका परम कर्तव्य बनता है। आप जैसे कर्तव्यपरायण व्यक्तित्व से बड़ी उम्मीद ही नहीं बड़ा विश्वास भी है कि आप हमारी मांगों को पूरा करेंगे। नए सर्वे करेंगे, तथा रुपांतरण का कार्य भी तेजी से निपटाने के लिए आर्थिक आबंटन बढ़ाएंगे।

मान्यवर, इन मोटी बातों के साथ साथ कुछ छोटी तथा आवश्यक बातें कहना मैं अपना कर्तव्य समझती हूं खासकर रात में चलने वाली फास्ट, सुपरफास्ट गाड़ियां जब अपने नियोजित स्थानकों पर रुकती है तो यात्री अंधेरे में अपना डिब्बा खोजते हुए गलत डिब्बों में चढ़ जाते हैं तब तक टी.सी. महोदय सीट खाली समझकर दूसरे मुसाफिरों को दे देते हैं। इसमें व्यवस्था के प्रश्न भी उठते हैं। तो सरकार से मेरी यह प्रार्थना है कि वे स्थानक का कोटा जिस डिब्बे में हो उसके बाहर एक इंडिकेटर लगा दें और उस इंडिकेटर को चलाने की जिम्मेदारी उस डिब्बे के कंडक्टर पर सौंप दें। लोगों की तकलीफ कम होगी और रात में बंद डिब्बों से टकराना बच जाएगा तथा जनसामान्य को बड़ी राहत मिलेगी आपके इस कदम से।

दूसरी बात बंबई से मनमाड के लिए जो पंचवटी एक्सप्रेस चलती है, उसमें ए.सी. चेयरकार के दो डिब्बे आपने हमारे अनुरोध पर लगाए थे। लेकिन आपका हम आभार प्रकट करते इससे पहले ही वे डिब्बे निकाल दिए गए हैं। कारण जो भी हो, हमारी छोटी सी सुविधा भी हमसे छीनी गई। अतः आपसे हमारी प्रार्थना है कि

[श्रीमती सूर्यकान्ता जयवन्त राव पाटिल]

डिब्बा जो सादा प्रथम क्षेणी का है वह वैसा ही रखकर एक नया ए.सी. चेयरकार का डिब्बा आप पंवटी में जोड़ दीजिए ताकि हम जो मराठवाड़ा से आते हैं उन्हें कुछ सुविधा प्राप्त हो।

मान्यवर, रेलवे की खानपान की सेवा इन दिनों कुछ बिगड़ी हुई है। उसमें सुधार करना आवश्यक है। खासकर दो रुपए वाली चाय या काफी पीने लायक भी नहीं होती, इस पर ध्यान देना जरूरी है। रेलवे कैंटीन में आज तक कमीशन पर काम करने वालों को पक्की नौकरी में लना आपने शुरु किया है जो बड़ा आनन्ददायी निर्णय है। आपके इस निर्णय का मैं स्वागत करती हूं तथा रेलवे कर्मचारियों की आवास की तथा उनके बच्चों की शिक्षा की व्यवस्था पर आपने जो खास ध्यान दिया है, उसके लिए भी आप बधाई के पात्र हैं। बड़ी खुशी होती है यह सब जानकर कि सारी सुविधाएं जो हम मेहनत से प्राप्त करते हैं उनकी सुविधाओं का ध्यान बड़ा आवश्यक बन जाता है तथा मानवीय दृष्टिकोण की वह प्रथम आवश्यकता है। मैंने तथा मेरे साथियों ने जो मांगे मराठवाड़ा रेलवे के लिए की है उन मांगों पर आप पुनर्विचार करें, अधिक रुपया उपलब्ध कराएं।

मान्यवर, जाते जाते मैं कुछ बातों को दोहराना चाहूंगी जिनका इस सदन के अन्य माननीय सदस्यों ने भी अनुरोध किया है, डॉ. बापू कालदाते जी ने और श्री रामचन्द्र विकल जी ने भी अनुरोध किया है कि इस देश की आजादी में जिन्होंने अपना योगदान दिया, अपनी जिन्दगी को खत्म किया, जिन्होंने कभी सोचा नहीं कि हमारा क्या होगा, हमारे बाल-बच्चों का क्या होगा। उन स्वतंत्रता सेनानियों के लिए बार-बार फ्री पास लेने के लिए आपके स्टेशन पर आना जरा लज्जास्पद लगता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से विनती करती हूं, मुझे पता है यह आपका विषय नहीं है, लेकिन फिर भी रेल मंत्री जी इसे पूरी तरह से गवर्नमेंट की नजर में लाये। स्वतंत्रता सेनानी जब तक जिंदा है तब तक उन को फ्री पास दें। जो उन्होंने अपने देश के लिए योगदान दिया है, अपने जीवन का हर क्षण जो लुटाया है उन क्षणों का मुआवजा तो हम नहीं दे सकते लेकिन जो भी हम उनके लिए करें वह कम है। यह सुविधा हम उनको जिन्दगी भर के लिए दे दें यह मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करना चाहती हूं।

रेल शब्दों के साथ इस अति सुन्दर और समाजवादी हृदय से स्वागत करती हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): स्वतंत्रता सेनानियों पर पूरा सदन एक राय का है। उनके लिए यह करना चाहिए। आप इस पर विचार कीजिए।

श्री माधवराव सिंधिया: यह गृह मंत्रायल के अन्तर्गत आता है और उनका जो आदेश है उनका हम पालन करते हैं। जो सेंस आफ हाउस है I will certainly convey the sense of the House to the Home Minister.

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): डा. रत्नाकर पाण्डेय जी दस मिनट में समाप्त करिये। अहम बातें ही कहें।

डा. रत्नाकर पाण्डेय (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, राज्य सभा का सदस्य होने के बाद पहली बार मैं रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करूंगा। रेल हमारे जन-जीवन को जोड़ने वाली सबसे महत्वपूर्ण राष्ट्रीय ईकाई है। सारे विश्व में हमारी रेलों के मुकाबले शायद ही दुनिया की कोई रेल हो जो ऐसा कर सकती है। रेल यातायात और याला दोनों के लिए अनिवार्य है। वह समय भी था जब छुक-छुक करता हुआ कोयला और भांप वाला इंजन चला था और लोग अपने गांव छोड़ कर परदेशों में काम करने के लिए गये थे। अपने यहां लोक गीतों में कहा गया है।

कोई विरह विह्वल नारी अपनी सखी से कहती है:

रेलिया न बैरी जहाजिया न बैरी
उहै पइसवै बैरी ना ऽ।
रेलिया होय गई मोर सवतिया
पिया के लै के भागी ना ऽ।

करु का उपालम्भ भी रेलवे को जन-जीवन में दिया गया है। लेकिन जिस तरह से देश को एक कोने से दूसरे कोने तक रेल ने जोड़ा है वह और कोई भी यातायात का साधन नहीं जोड़ सका है। अगर एक दिन रेल की हड़ताल हो जाए तो सारा जन-जीवन अस्त-व्यस्त हो सकता है। मुझे खुशी इस बात की है कि जब से महाराजा माधवराव सिंधिया जी इस विभाग के इंडीपेंडेंट इंचार्ज मंत्री हुए हैं तब से इन्होंने अपना सर्वस्व रेलवे के उत्थान के लिए समर्पित कर दिया है। यहां तक कर दिया है कि अभी दो-तीन दिन पहले मैंने आपको आमन्त्रित किया था बनारस चलने के लिए। आपने कहा बाहर जब मैं जाता हूं अपने प्रांत के तो

केवल रेलवे का ही काम करता हूं और किसी सार्वजनिक काम में मुझे मत ले जाइये। इतना समर्पण तो ठीक है लेकिन सिंधिया जी मैं आपसे कहना चाहूंगा कि केवल रेलवे आप नहीं हैं, आपसे जन-जीवन की और भी सामाजिक क्षेत्रों में उम्मीदें हैं इसलिए काशी का ब्राह्मण होने के नाते आप से कहना चाहता हूं कि आप अपने इस निर्णय को बदल लें और अन्य जो कार्यक्रम हैं उसमें भी भाग लें। किसी स्वार्थ से हम आपको आमन्त्रित नहीं करते हैं। आप में डायनिज्म है। आप नौजवानों को देखकर मुझे अच्छा लगता है इसलिए आपको आमन्त्रित करता हूं।

रेलों ने तीन वर्षों के दौरान काफी उन्नति की है। इस रेल बजट की जो खास बातें हैं वह यह है कि यात्री किराया नहीं बढ़ाया है और जब यात्रियों पर बोझ नहीं बढ़ता है तो हमारे आपोजिशन के दोस्त कितना ही चिल्लायें किन्तु जनता पर उसका कोई असर नहीं पड़ता। उनको सोचना पड़ रहा है कि आलोचना के लिए क्या निकालें? सारी उनकी दलीले लचर गयी हैं। ग्यारह परसेंट जो हमने माल भाड़े में वृद्धि की है उसमें नमक, फल, सब्जी, गुड़, खाने का तेल, खली और दूसरी चीजों पर नहीं बढ़ाया है लेकिन पार्सल आदि पर बढ़ाया है। इसमें सीमेंट, कोल, तेल, फ्यूल और स्टील आदि आते हैं। बजट में इन चीजों पर, स्टील और सीमेंट पर, जहां तक हम लोगों को मालूम है, दाम बढ़ा है और रेलवे ने भी उसके किराये में बढ़ोत्तरी की है। हमारे देश में तेजी के साथ उत्थान हो रहा है। उसका उपयोग सरकार करे क्योंकि गरीबों के लिए मकान बनाकर दैने के लिए हम प्रतिश्रुत, हैं। इसलिए कुछ बढ़ोत्तरी नहीं होगी, कहीं न कहीं से आमदनी नहीं होगी तो खर्च को हम कैसे मैनटेन कर सकेंगे। इसलिए या तो माल भाड़े में वृद्धि करनी होगी या यात्रियों के किराये में वृद्धि करनी होगी। माल भाड़े में वृद्धि की है तो प्राइवेट प्रोडक्शन के लोग जरूर चिल्लाएंगे। सरकार को इसमें कोई फर्क नहीं पड़ता है। इसलिए यह उचित निर्णय हुआ है। आपने सीजन टिकिट में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है और 15 नई रेलगाड़ियां आप पहली अप्रैल से चला रहे हैं। बम्बई क्षेत्र में आप बिजली की 27 नई गाड़ियां चला रहे हैं। बजट में 140 करोड़ रुपयों की बचत दिखाई गई है। द्रोणाचार्य, वीर चक्र, अशोक चक्र और राष्ट्रपति का पुलिस पदक पाने वालों को 50 फीसदी की छूट दी गई है और 65 साल से ज्यादा उम्र वालों को 25 परसेंट टिकिट में मुक्ति दी गई है। एयर कन्डीशन्ड और स्लीपर में मांगने पर सभी को बिस्तर मिलेगा। भारतीय पुलिस पदक पाने वालों को 50 फीसदी की रियायत दी गई है और रेल योजनाओं के लिए 4415 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया है। 1989-90 तक 50 परसेंट रिजर्वेशन कम्प्यूटर से होने लगेगा। ये सब ऐसी चीजें हैं जिन पर सब को गर्व करना चाहिए। इसमें दलीय स्तर से ऊपर उठकर जो काम अच्छा हुआ है उसकी हमको तारीफ करनी चाहिए, प्रशंसा करनी चाहिए। मैं इस सदन के माध्यम से इसलिये नहीं कि वे मंत्री हैं, श्री सिंधिया जी ने बिलकुल एक अच्छे ढंग से सारी चीजों को अपने सहयोगियों, रेलवे बोर्ड के सहयोगियों और कर्मचारियों के सहयोग से इतना अच्छा बजट हमारे सामने रखा है जिससे जन मन प्रसन्न है। लेकिन अगर जबर्दस्ती विरोधी दल के लोग इसको किसी और रूप में देखना चाहते हैं तो दूसरी बात है। इस तरह की आलोना में दम नहीं होता है। अगर ठीक आलोचना बजट की हो रही है तो उसमें दम है, उसमें अच्छे गुण हैं। जो रुपया है, उसके हिसाब से अगर हम देखें तो अगर एक रुपया आएगा तो माल भाड़े से 68.65 पैसे आएंगे और यात्री किराये से 23.73 पैसे आएंगे। कोच की सुविधाओं से, फुटकर आमदनी और बाकी जरियों से 6-7 पैसे आएंगे। कर्मचारियों की तनख्वाह पर हमें 38 परसेंट पैसे देने पड़ेंगे क्योंकि 19 लाख कर्मचारी रेलवे में काम करते हैं। सबसे बड़ा मानव को खपाने वाला हमारी सरकार का यह उपक्रम है। इसी प्रकार से अमूल्यन सुरक्षित कोश में 15-16 पैसे जाएंगे। ईधन में 15 पैसे के आस-पास जाएगा। कामकाज के खर्च में भी 9.57 पैसे जाएंगे। भण्डार, स्टोर में 9.34 पैसे जाएगे, लाभ पर 3.36 पैसे जाएंगे। पेंशन कोश में 5.2 पैसे और विकास कामों पर 21.33 पैसे लगे हैं। इस प्रकार से यह बजट बहुत ही उपयोगी बना है, जनहितकारी है। श्री राजीव गांधी जी ने जो सपना देखा है कि हम रेलवे को जन-जन को जोड़ेंगे और एक स्थान को दूसरे स्थान से मिलाएंगे, भारत की कोटि कोटि जन की जो कामना है, यह बजट उसका प्रतीक है। इसलिए इस बजट का हम हार्दिक स्वागत करते हैं। बम्बई में स्थानीय गाड़ियों में बढ़ौत्तरी की गई है। रेल लाइनों के विद्युतीकरण के कार्यक्रम बनाये गये हैं। कुम्भ मेले के अवसर पर करोड़ों लोगों के लिए रेलवे ने जो अच्छी व्यवस्था की थी वह प्रशंसनीय है। सफाई होनी चाहिए। एक बार इमरजेंसी लगी थी तो आपको स्मरण होगा, प्लेटफार्म, धुले, पुछे हुए, चमकते नजर आते थे। इसलिए जरूरत हो तो एक बार फिर रेलवे में आप इमरजेंसी लगाइये, उसकी आलोचना नहीं होगी। समयवद्ध लोग काम करें, ऐसी इमरजेंसी आप करें और इमरजेंसी को आप दूसरा रूप दे दीजिये। समयवद्ध निर्धारित समय में काम किया जाय तो उसकी सब तारीफ करेंगे.....**(व्यवधान)**।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): वे डिसिप्लिन की बात कर रहे हैं।

डा० रत्नाकर पाण्डेय: मैं रेलवे की बात कर रहा हूं। रेलवे एफिसिएन्सी से काम करे, यह बात मैं कह रहा हूं। रेलवे में भय रहेगा तो सब काम ठीक-ठीक होगी अभी काफी सुधार हो रहा है, लेकिन कुछ कसने की जरूरत है। इसको आप इमरजेंसी कहिये या तात्कालिक कार्यवाही कहिये, समयवद्ध रूप में काम किया जाय, यह अत्यन्त आवश्यक है। भड़े की दरों में कोई 11% वृद्धि हुई है और उर्वरक, खाद्यान्न और दालों पर, जो खाद्य पदार्थ हैं, उर्वरक उत्पन्न करने वाले हैं उसमें भी किसी तरह की कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई है। गाड़ियों की गति में तीव्रता आनी चाहिये और आई है। आपने जो शताब्दी एक्सप्रेस चलाई है, भोपाल तक अब जुड़ी पहले ग्वालियर तक थी और फिर झांसी.....

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): झांसी पहले से है।

डा० रत्नाकर पाण्डेय: झांसी पहले थी। मैं आग्रह करूंगा.... **(व्यवधान)** तो दिल्ली से कानपुर तक आप चला रहे हैं इसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूं। महोदय, मध्य प्रदेश से सदर्न ईस्टर्न, दक्षिण पश्चिम रेलवे की गाड़ियां मध्यप्रदेश से होकर जाती हैं। अगर उसका विस्तार नहीं होगा तो भारत कट जायेगा। इसके साथ ही महोदय, यह कहना चाहता हूं कि काशी भगवान शंकर की नगरी है। भगवान शंकर के त्रिशूल पर काशी बसी हुई है। विकल जी ने इलाहाबाद तक अपने को सीमित रखा। लगता है कि कुम्भ का प्रभाव उन पर ज्यादा है। इसलिये काशी तक, बनारस तक या मुगलसराय तक आप नयी शताब्दी एक्सप्रेस चला दें। कानपुर तक उसे मत सीमित रखें। कर दें तो जो लाखों यात्री बनारस जाते हैं, हफ्ते में तो इससे उनको बड़ा भारी फायदा हो सकता है। एक दूसरी गाड़ी प्रयागराज एक्सप्रेस चल रही है। यह इलाहाबाद तक जाती है। वह सुबह 6 बजे प्रयाग पहुंचती है और डेढ़ दो पौने घंटे में जो बलिया गोरखपुर के लोग हैं वे वहां पहुंच जायेंगे। मेरा अनुरोध है कि आप इसको अवश्य मुगलसराय तक कर दें।

श्री वीरेन्द्र वर्मा: और भगवान शंकर का आशीर्वाद प्राप्त करें।

डा० रत्नाकर पाण्डेय: महोदय, रेल विभाग को सुरक्षा के उपायों की तरफ मे ध्यान देना चाहिये। मुगलसराय में जो रेलवे यार्ड है वहां पर कुछ वर्ष पहले तक करोड़ों रुपये की चोरी होती थी। उस पर एक कमीशन भी बैठा था। हमारे सदन के सदस्य दरबारासिंह जी भी उसमें थे। अब रेलवे में चोरी कम हो गई है। बनारस में जो पार्सल बाबू लोग हैं वे बहुत गड़बड़िया करते है और घूस लेते हैं। जहां का माल होता है वहां नहीं पहुंचाते। इसलिये उनके ऊपर विजिलेंस थोड़ा सा और तगड़ा होना चाहिये। महोदय, बनारस की बात जब मैं कहता हूं तो अपने क्षेत्र की बात पर भी मैं आता हूं। राजीव गांधी जी ने प्रधानमंत्री के रूप में 14 दिसम्बर 1984 को सम्बलपुर डिविजन में सम्बलपुर तल्चर रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था। अभी यह डिवीजन साउथ ईस्टर्न रेलवे में ही है। मेरा अनुरोध है कि इस पर जरूर ध्यान दिया जाय क्योंकि प्रधानमंत्री जी जो कार्य करते हैं उस पर आपका रेलवे बहुत तेजी से चलता है। आपके भाषण में भी इसका उल्लेख है। इसको जरूर किया जाये।

महोदय, जब मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बात की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। महोदय, रेलवे की जमीन का बहुत दुरुप्रयोग हो रहा है और बहुत से लोगों ने नाजायज ढंग से रेलवे की जमीन पर कब्जा कर रखा है। मुगलसराय में एक अम्बेडकर विद्यालय खुला है। उस विद्यालय के संस्थापक श्री बेचन राम जी इस समय दर्शक दीर्घा में बैठे हुए हैं। उनकी 84 वर्ष की उम्र है। वे गांधी जी के रूप में हरिजनों के बीच पूजे जाते हैं। उन्होंने गरीब लोगों से बांस मंगाया और उस बांस और फूस से उस विद्यालय के भवन को बनाया गया है। उस अम्बेडकर स्कूल में, जो कि प्राइमरी स्कूल है उसमें गरीब रेलवे कर्मचारियों के सैकड़ों बच्चे पढ़ते हैं। लेकिन आज तक रेलवे विभाग की तरफ से उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है और यह इसलिये नहीं हुई क्योंकि वहां कई स्कूल और कालेजों के लिये जमीन दे दी गई है। कमलापति त्रिपाठी रेलवे इंटर कालेज चल रहा है। लाल बहादुर जी के नाम पर चल रहा है। पहले लोग अम्बेडकर विद्यालय की जमीन पर जाने से डरते थे। पहले वहां पर बहुत गंदगी थी, झाड़ झंकार था और वहां पर सांप बिच्छू होते थे। उसकी सफाई उन गरीब लोगों ने जो गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोग हैं उन्होंने किया है। इसलिये महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से प्रस्ताव करूंगा कि रेलवे इस विद्यालय को ले ले और अगर शिक्षा की ज्योति उन गरीब लोगों के अंदर

जंगानी है, तो आप, एक संस्कारशील पुरुष हैं, उसको आप ले लें अगर रेलवे विभाग मुगलसराय का अम्बेडकर विद्यालय चलाने में असमर्थ है तो विद्यालय की जमीन संचालन समिति को दे दिया जाए। यह दक्षिणा मैं आपसे मांगता हूं। यह दक्षिणा अपने लिये नहीं बल्कि उन हरिजन और गरीब लोगों के लिये जो कि गरीबी की रेखा के नीचे हैं जिनके लिए आपकी सरकार काम कर रही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): हो गई दक्षिणा।

डा० रत्नाकर पाण्डेय: इसी तरह शक्तिनगर, ओरबर ईस्टर्न रेलवे बीजपुर तक ट्रेन चलनी चाहिये लाइन बन करके तैयार है। बीजपुर से मुगलसराय तक ट्रेन चले तो कलकत्ता और दिल्ली तक यह जुड़ जाएगी। बीजपुर से म्योरपुर स्टेशन करीब 25 किलोमीटर है यह लाइन बिछाने की जरूरत है इसको भी प्राथमिकता दें। चुनार, शक्तिनगर, बीजपुर, हावड़ा तक लाइन बनी हुई है 25 किलोमीटर लाइन बिछानी है। पुरानी दिल्ली स्टेशन पर बहुत गन्दगी रहती है उसको दूर किया जाना चाहिये। जहां भी गन्दगी हो रेलवे में एस्थेटिक सेंस का मिनिस्टर हम को मिला है मैं चाहूंगा कि वहां पर कुछ हो। मुगलसराय स्टेशन पर सिमेंटेड स्लीपर लगाए जाएं वहां से लकड़ी के स्लीपर हटा दिये जाएं तब आधुनिकता आ जाएगी। इसके साथ अंत में मैं माधवराव सिंधिया जी, कनिष्ठ मन्त्री महावीर प्रसाद जी को बधाई देना चाहूंगा। और लोग दुखी होंगे मैं बहुत प्रसन्न हूं रेलवे के बजट से और उसका कारण यह है कि 171 किलोमीटर लम्बी छपरा औड़िहार मीटर गेज लाइन का आमूल परिवर्तन लगभग 85 करोड़ रुपये की लागत से किये जाने का प्रस्ताव है। इस परियोजना से उत्तर रेलवे के वाराणसी मुगलसराय और पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर छपरा खण्डों के बीच सीधा रेल सम्पर्क हो जाएगा जिससे उत्तरी बिहार तथा पूर्वोत्तर क्षेत्रों की ओर यातायात का निर्बाध संचालन सुलभ हो सकेगा। दूसरा गोरखपुर के निकट सहजनवा से दोहरीघाट तक नई बड़ी रेल लाइन का प्रारम्भिक इंजीनियरी सर्वेक्षण तथा दोहरीघाट इंदारा मीटर गेज लाइन का बड़ी लाइन में आमूल परिवर्तन करने के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है। सर्वेक्षण कार्य रूप में बदले। अंत में रेल में जो पेकेट बन्द खाना मिलता है उसे बन्द किया जाना चाहिये। जैसे पहले थाली में खाना मिलता था वैसे मिलना चाहिये मैं चाहता हूं कि आप हवाई जहाज़ की नकल करने वाली चीज़ें बन्द करा दीजिये। जैसे पहले शुद्ध खाना मिलता था वह मिलना चाहिये। गांधीवाद में हम विश्वास करते हैं। यह जो प्लास्टिक के गिलास हैं जो 25 पैसे या 35 पैसे का आता है इसको बन्द कीजिये। चार करोड़ कुम्हार प्रजापति इस देश में हैं उनको मिट्टी नहीं मिल रही है बड़ी दुर्गति में हैं, हर गांव में एक कुम्हार जरूर होता है। हमारी गांधीवादी परम्परा थी कुटीर उद्योगों का हम माडर्नाइजेशन तो करें टेक्नोलोजी से प्रभावित हों लेकिन अपने गांव के लोगों के आंसू पोंछने के लिए पुरवा की जो प्रथा थी गगरी में पानी पिलाते थे। पानी पांडे लोग पिलाते थे उस परम्परा को नष्ट न कर के उसे पुनः चालू किया जाए। इन शब्दों के साथ मैं माननीय उपसभाध्यक्ष जी अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि टिकट में बिना एक पैसा बढ़ाए मन्त्री जी ने जो बजट पेश किया है उसका अभिनन्दन न कर के आलोचना किस बात की हो रही है? जब कोई टैक्स नहीं बढ़ाते तो लोग कहते हैं कि यह चुनावी बजट है मैं यह कहता हूँ कि यह चुनावी बजट नहीं है यह भारत की जनतान्त्रिक व्यवस्था की कोटि कोटि जनता आकांक्षाओं की पूर्ति करने वाला रेल का ऐसा बजट है जैसा आज तक कभी प्रस्तुत नहीं हुआ था। इन शब्दों के साथ मैं श्री राजीव गांधी के साथ में रेलवे के प्रबल सहयोगी जिन्होंने जन जन तक अपनी भावनाओं को अपने कर्म के रूप में परिवर्तित किया है श्री माधवराव सिंधिया जी को उनके कनिष्ठ सहयोगी श्री महावीर प्रसाद जी को इस सुन्दर, सुखकारी जनहितकारी और कल्याणकारी बजट लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, sir, the Railway Budget for 1989-90 throws a heavier and cruel burden on the common man leading to further inflation. The 11 per cent hike in the freight rate, increase in the luggage rates and reclassification of low-rated commodities would have a multiplying effect and would also lead to steep rise in prices.

There is a record increase in the mobilisation of revenues. It is of the order of Rs.876 crores. The Budget is deceptibly soft in appearance but in reality it is deceiving the common man and it will only fuel inflation. Let me submit that there is a big difference between the direct and indirect taxes as far as the consumer is concerned.

[Shri Yalla Sesi Bhushana Rao]

Suppose, there is a rise in the passanger fares. The result will be that the passengers will suffer, they may or may not travel or they may travel sparingly, but if there is a rise in freight rates, all the commodities, like steel, are going to be affected. The cost of coal will rise. I may not buy cement or coal but as a common man I have to share this burden with all the users of those items. So, this is the type of socialism our Government is preaching. Generally, a person is taxed according to his capacity, but indirectly every citizen of this country is taxed through this budget. Indirectly, this budget is a soft blow for a common man. This is not the soft budget. This budget in a way, will lead to inflation. It is going to tax every citizen of this country. It is an uncharitable budget. Railways in India have always been taken as a social obligation. It is the largest organisation in Asia. But instead of discharging the social obligation this Ministry has given up this philosophy of social obligation. In general the economy of the country is also reflected in the Railway budget. I can say that the divident system in India is a British legacy. When the private companies were there, the British Government wanted to have their own loan and dividend. The same system we are following. There must be an end to this dividend system. It must be written off. Moreover, the Union Government must give some subsidy to the Railways. That must be the policy of discharging social obligation but this Government is not following that. In Britain itself the Railways were given 80 million pounds in 1987-88 as public service assistance. Likewise, following the drop in oil prices the Swedish Government slashed the railway fares by half for the benefit of the railway users, but the Indian Railways do not get the priority that it deserves. The allocation for the Railways in the Five Year Plans also declined considerably. The result is that there is no expansion in the railway network, large parts of the country have remained industrially backward and there is shortage of vital infrastructure. So, even the so-called expansion is not keeping in view the principles of priority. The recommendations of the National Transport Commission are not considered at all. Some States are totally ignored. Everybody in this House has pointed out that South has been totally neglected. Such comments must have come in the past also. So, there must be Plan priorities. Unfortunately. I do not comment on any Minister but the Minister giving more share to his State is not a healthy tradition. Regional feelings must also be satisfied, regional development must be there. Let me submit, Sir, that the projects which were pending in Andhra Pradesh are in the same position even today. We are seeing them just as a 'wish'. We do not know when those projects will be completed. Since independence Andhra Pradesh had only 200 kilometres of railway line. For the last 40 years no extra line has been sanctioned and the representations of the State are completely ignored.

Even now in the present Budget, for the re-modelling of Hyderabad station, phase I, which requires Rs. 1.5 crores, only Rs. 5 lakhs have been allotted. For re-modelling of Vijayawada station on the eastern side and extension of the sourthern side, while Rs.80 lakhs are required, only Rs. 4 lakhs have been sanctioned. At long last, we are happy that conversion of Guntur-Macherla into broad gauge is to be completed and it is hoped that it will be done in this Budget.

As far as electrification is concerned.....

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I would like to clarify. The hon. Member is talking about Guntur-Macherla. Twenty three crores have gone to Guntur-Macherla and 17 crores to Banglore-Mysore. So approximately 50% of the total gauge conversion budget for the entire country has gone to just two

Southern States. I do not think it is totally fair to criticise us from that point of view. Railway is an operational Ministry. It has to look from an operational angle. You cannot satisfy every head. It cannot be equally distributed....

SHRI M. S. GURUPADASWAMY (Karnataka): May I just ask....

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): Since the Minister is clarifying, he may as well clarify one more point. Sixty seven modelling stations have been taken up in the country.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): No, no, that is another point.

PROF. C. LAKSHMANNA: Just one point, Sir. Since he is in a mood to clarify, I am seeking this clarification.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You seek clarification only on that point.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: At 2.30 tomorrow I will be in a better mood to give clarifications on all points.

PROF. C. LAKSHMANNA: Sir, it is the same point. having committed, I would like to know, in the South-Central Railway they have selected five stations. Hyderabad is one among them. In the Southern Railway they have selected seven and some stations are there Comparatively I would like to ask why there was not even a single paisa spent so far on Hyderabad station and how is it that only Rs.5 lakhs have been allotted for the current year?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You have made a speech, and that too unauthorised.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Does the hon. Member also want to know why Secunderabad has been included in the second phase of computerisation before anyone else? The problem is, it is not as if you are forming a Cabinet where you have got representation from here and representation from there. You cannot have a Railway Budget like that. It has to be really based on operational requirements.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: Just one information. Can you tell me when you are going to complete conversion of metre gauge into broad gauge between Mysore and Bangalore and what was the original period fixed for that purpose? How long will it take now?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I cannot say.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): He cannot say off-hand. Tomorrow he will reply.

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: This year you have sanctioned substantially and conversion to broad gauge from Guntur to Macherla will be over Moreover on the Guntur-Krishna Canal stations electrification is progressing. I suggest that it must be extended to Repalle. Also I would request him for making Vijayawada-Guntur a double line with multiple electric units. A circular line can run in those towns which have a thick population. This could also be considered.

Another pending project is the Kazipet-Sanat Nagar-Secunderabad-Hyderabad electrification project which needs Rs. 27.83 crores. This year only Rs. 5 crores have been allotted. My point is that there must be some time limit and somewhere it must stop and the project completed.

There is a long-pending demand from the South Central Railway to have a railway electrical loco shed at Kazipet, or near Secunderabad because when Bulharshah-Kazipet electrification is over, about 100 locomotives will have to be put there and they have to be maintained. So it is absolutely necessary to have a loco shed in the Secunderabad Division. I

[Shri Yalla Sesi Bhaushana Rao]

request the hon. Minister to consider this request and see that a loco shed is set up at Chillipet or Kazipet.

With regard to the Bibinagar-Nadikude new broad gauge line, I congratulate the Minister that the line is completed up to Miryalguda and I hope the next phase would be completed by congratuallated year

5.00 P. M.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Last point now. Your time is over.

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: Sir, I have to mention two or three points more. There is already a project pending for the Adilabad-Pippalkatti line, but no funds have been granted.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: We have doubled the allocation.

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: I would like to mention that for a circular railway for the twin cities of Hyderabad-Secunderabad, for the first time, the State Government has offered 25 per cent of the expenditure and requested that 25 per cent be mobilized from the public undertakings, another 25 per cent from the municipal corporations and the remaining be allotted by the railways. But, unfortunately, the Railway Minister asked the State Government directly to approach the Planning Commission. With regard to a metropolitan railway project, this is not the way, to say that the State Government should directly approach the Planning Commission. This is something strange. The railways have to look into this. The circular railway project is a project of the railways and, therefore, please do something about this also.

Now, Sir, there is another railway line which is not for Andhra Pradesh only but for the general development of the country. In Madhya Pradesh there is Gantaware where there are iron ore deposits and that iron ore is brought to Vizag from Bailadilla and the ore which is coming now is only 11 metric tonnes. After the steel plant at Vizag is commissioned, more iron ore would be necessary and, therefore, it is necessary that from Gantaware to Bhadrachalam and Kovvur Road a railway line should be there to carry the ore from Madhya Pradesh to Kakinada port and Visakhapatnam port and also for supply to the steel plant at Visakhapatnam.

This line, goes through a tribal area of Andhra Pradesh, that is, Bhadrachalam. It is an important line and therefore it should be considered. Moreover, this line would also shorten the distance between Hyderabad and Vizag and thus eliminate congestion at the Vijayawada railway station. The railway survey is also over. I, therefore, request the Railway Minister sympthetically to consider this very important line.

Last time we congr ated the Railway Minister for the Visakhapatnam-New Delhi superfast express. It was a long-standing demand and all the MPs from all the parties asked for it, saying that there was need for a superfast express between Visakhapatnam and New Delhi. Somehow this was made part of the Karnataka Express and it was made a Link Express from Vijayawada to Visakhapatnam. Now, even this has even changed. Now it is attached to the Dakshin Express, which is a very slow-moving express. Though now it is made daily, it does not improve things. Visakhapatnam needs a superfast express to run directly between that place and New Delhi. This request of the people and all the MPs is there for last four years. I am not able to understand why the Railway Minister cannot do this and why it has reverted to the practice of connecting a few bogies to the Dakshin Express only, making it a Link Express again. This is uncharitable. This is meant for the northern coast of Andhra Pradesh.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGDESH DESAI): That is all, please. You have already taken five minutes more The Minister's statement is also there.

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: Sir, these are some of the important lines and proposals and I request the Minister to favourably consider what all I have submitted. Thank you.

STATEMENT BY MINISTER

Home Loan Account Scheme by National Housing Bank

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AFFAIRS IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI EDUARDO FALEIRO): Sir, The National Housing Bank was set up by the Government of India in July 1988 with the view to accelerate and streamline the flow of finance for housing purposes. This Bank would on the one hand strengthen the existing housing finance institutions and on the other would promote new institutions for giving housing loans. The National Housing Bank would also formulate schemes for making housing loans available to weaker sections of the society. Keeping in view these objectives, the Bank has decided to provide a thrust to flow of credit for small dwelling units. To begin with, it would be providing refinance facilities for loans upto Rs. 50,000. Moreover, while providing funds to public housing agencies for acquisition and development of land the Bank proposes to ensure that the share of small size plots/flats is not less than seventy five per cent.

The House may recall that the Finance Minister in his Budget Speech of 28th February, 1989 had mentioned that the National Housing Bank in cooperation with scheduled banks is going to launch a Home Loan Account Scheme. The National Housing Bank has now formulated this scheme which provides for regular savings over a minimum period of five years at the end of which, a subscriber to the scheme will be entitled to a loan as a multiple of the accumulated savings (including interest on savings at the compound rate of 10 per cent), in addition to withdrawal of accumulated savings.The amount of loan will be four times the accumulated savings for those seeking built-up accommodation upto 40 sq. meters and two to three times for those seeking larger accommodation. The interest rate on loans up to Rs.50,000 has been kept only half percentage point higher than the deposit rate.

The scheme will be an integrated one for all income groups, in both urban and rural areas. Any individual, not already owning a house anywhere in India, can join the scheme with a minimum contribution of Rs.30 per month or Rs.360 per annum. It will be operated through the scheduled banks initially and, later, extended to other housing finance institutions.

The scheme is intended to mobilise savings specifically linked to housing. The savings will not be allowed to be withdrawn for any other purpose. The National Housing Bank proposes to utilise the savings under the scheme to finance acquisition and development of land by Housing Boards and other public agencies. The Bank will try to persuade these agencies that in the allotment of plots developed or houses constructed by them, they may give preference to the subscribers to the Home Loan Account Scheme.

With your permission, Sir, I beg to lay on the Table of the House a not containing further details of the scheme.

The Vice-Chairman (Shri B. Satyanarayan Reddy) in the Chair.